COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la sécurité ferroviaire

(Refonte)

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

{SWD(2013) 8}
{SWD(2013) 9}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Évolution récente de la politique de l'Union européenne dans le domaine ferroviaire

Dans son Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», adopté le 28 mars 2011, la Commission a fait part de sa vision pour l'établissement d'un espace européen unique des transports et a indiqué que cet objectif passe par la création d'un marché intérieur du transport ferroviaire dans lequel les entreprises ferroviaires européennes peuvent fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

En outre, le Conseil européen de janvier 2012 a souligné dans ses conclusions l'importance de libérer le potentiel de création d'emplois d'un marché unique pleinement intégré, y compris en ce qui concerne les entreprises de réseau[1]. De plus, dans sa communication intitulée «Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi» adoptée le 30 mai 2012[2], la Commission a indiqué combien il est important de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire, et a formulé à cet effet des recommandations spécifiques par pays. Dans la même logique, la Commission a adopté le 6 juin 2012 une communication sur «Une meilleure gouvernance pour le marché unique», qui met également l'accent sur l'importance du secteur des transports[3].

Au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié, de façon progressive, par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer (et d'actes les accompagnant) destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité ferroviaire au niveau de l'UE, tout en conservant un niveau élevé de sécurité. Cependant, malgré l'enrichissement considérable de l'«acquis de l'UE» établissant un marché intérieur des services de transport ferroviaire, la part modale du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE demeure modeste. C'est pourquoi la Commission prévoit de proposer un quatrième paquet ferroviaire afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché. La présente directive fait partie de ce quatrième paquet, qui vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité afin d'augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'UE, en diminuant les coûts administratifs, en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées.

1.2. Cadre juridique pour la sécurité ferroviaire

Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité en fonction de critères nationaux principalement, sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux. En outre, en raison de différences entre les principes, les

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf
[2] COM(2012) 299 final.
[3] COM(2012) 259 final.

approches et les cultures, il est difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.

La directive 91/440/CEE, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires[4] et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité[5] ont constitué les premières étapes de la réglementation du marché européen du transport ferroviaire, en ouvrant le marché des services internationaux de transport ferroviaire de marchandises. Toutefois, les dispositions sur la sécurité se sont révélées insuffisantes et les différences d'exigences de sécurité entre les États membres n'ont pas permis un fonctionnement optimal du transport ferroviaire dans l'UE.

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[6] ont représenté une grande avancée vers l'établissement d'un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire. La directive a établi un cadre harmonisant le contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités de sécurité et les enquêtes sur les accidents, pour décourager les États membres de continuer à fixer en fonction de critères nationaux leurs règles et normes de sécurité, sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux.

1.3. Pourquoi modifier la directive 2004/49/CE?

L'article 10, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE prévoit qu'«[a]vant le 30 avril 2009, l'Agence évalue l'évolution de la certification en matière de sécurité et soumet à la Commission un rapport assorti de recommandations pour une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique», en remplacement du système actuel en deux parties [a) et b)]. La création et la mise en œuvre d'un certificat de sécurité unique de l'UE ont toujours constitué un objectif à long terme. La question n'a jamais porté sur l'opportunité de son introduction, mais sur la date de celle-ci.

Dans son rapport intermédiaire de 2009, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après l'«Agence») a expliqué qu'il était trop tôt pour formuler une recommandation et que des informations complémentaires étaient nécessaires pour lancer un débat éclairé. L'Agence a soumis un rapport en juillet 2012 avec une recommandation de stratégie pour la migration[7].

Se fondant sur la recommandation de l'Agence, la Commission considère que le cadre réglementaire actuel est suffisamment abouti pour permettre la migration progressive vers un «certificat de sécurité unique». Dans cet objectif, il convient de réviser le rôle des autorités nationales de sécurité et de réorganiser le partage des responsabilités entre celles-ci et l'Agence.

---

4 JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.
5 JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.
6 JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.
7 Recommandation concernant la transition vers un certificat de sécurité unique de l'UE, ERA/REC/10/2011, 7.3.2012.

La révision de la directive sur la sécurité ferroviaire doit aussi permettre d'adapter le texte pour prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire, qui a vu apparaître de nouveaux acteurs professionnels ou entités. Les leçons tirées d'accidents ferroviaires graves ont montré que ces acteurs peuvent exercer des responsabilités importantes en matière de sécurité. Par le passé, les entreprises ferroviaires verticalement intégrées étaient en mesure de contrôler en interne la qualité de tous les processus, tels que l'entretien du matériel roulant ou les opérations de chargement. La tendance actuelle d'externaliser des activités ou des services fait apparaître de nouveaux acteurs soumis à une pression économique et financière croissante, en parallèle avec une réduction du contrôle interne. Cette tendance peut entraîner des répercussions sur la sécurité, à moins d'établir une nouvelle forme de contrôle au moyen d'arrangements contractuels ou autres garantissant la pleine mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques par tous les acteurs concernés.

Il est également important de modifier le texte du fait de la question des règles nationales encadrant les questions de sécurité. Une task force a été créée sur ce sujet et ses conclusions sont prises en compte dans la présente proposition.

Les autres modifications du texte portent sur les points suivants:

- clarification des dispositions existantes et nouvelles définitions: destinées à renforcer la cohérence avec des dispositions similaires utilisées dans la directive XX relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein l'Union européenne (ci-après la «directive sur l'interopérabilité»);
- mises à jour dues à l'évolution du cadre législatif: dispositions concernant les règles nationales, références aux procédures de comitologie et aux actes délégués;
- modifications rédactionnelles: consolidation des modifications précédentes du texte de la directive, renumérotation des articles et des annexes, suppression des dispositions obsolètes et ajout de références à l'autre volet du quatrième paquet ferroviaire.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

La DG MOVE a préparé une analyse d'impact pour appuyer les propositions législatives destinées à améliorer l'efficacité et la compétitivité de l'espace ferroviaire unique européen dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité.

Un comité de pilotage de l'analyse d'impact a été créé en juin 2011. Toutes les DG ont été invitées à participer, même si les principaux services intéressés sont les DG ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER et ELARG.

Les services de la Commission ont débattu de manière continue avec des représentants sectoriels de l'évolution de l'espace ferroviaire unique européen. En 2010-2011, ils ont également mené une évaluation *ex post* du règlement (CE) n° 881/2004 instituant l'Agence.

Pour soutenir la Commission dans le processus d'analyse d'impact, il a été demandé à un consultant externe de préparer une étude à l'appui de l'analyse d'impact et de réaliser une consultation ciblée des parties intéressées.

Cette consultation a débuté le 18 novembre 2011 par une enquête sur internet qui a été clôturée le 30 décembre 2011. Elle a été suivie par des entretiens avec les principales parties intéressées et par un atelier avec les parties intéressées en février 2012.

Étant donné la nature technique de l'initiative, il n'a pas été organisé de consultation publique. Cependant, la Commission a veillé à ce que toutes les parties intéressées soient consultées en temps utile et que tous les éléments principaux de l'initiative soient examinés.

L'analyse d'impact et les résultats de la consultation des parties intéressées sont détaillés dans le rapport d'analyse d'impact[8].

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La présente section contient des observations et des explications détaillées concernant les modifications importantes du texte de la directive. Les modifications rédactionnelles et les modifications évidentes ne sont pas commentées.

CHAPITRE I

Article 1: pas d'observations.

Article 2: adaptation du champ d'application pour le rendre cohérent avec la directive sur l'interopérabilité.

Article 3: nouvelles définitions et quelques modifications pour améliorer la cohérence avec des définitions similaires de la directive sur l'interopérabilité.

CHAPITRE II

Article 4: clarification du rôle et des responsabilités des acteurs de la chaîne ferroviaire pour prendre en compte l'évolution récente du marché et du cadre juridique.

Articles 5, 6 et 7: mises à jour dues à l'évolution du cadre juridique.

Article 8: adaptation des dispositions liées aux règles nationales pour prendre en compte l'évolution du cadre juridique (adoption des STI) et alignement avec la directive sur l'interopérabilité.

Article 9: pas d'observations.

CHAPITRE III

Article 10: Introduction du système de certificat de sécurité unique pour les entreprises ferroviaires en remplacement de l'ancien système de certificat de sécurité en deux parties: «Partie A» et «Partie B».

Article 11: ancien article 11 adapté au processus de transition vers un certificat de sécurité unique, compte tenu du nouveau rôle de l'Agence.

Article 12: ancien article 11 sans modifications majeures.

Article 13: pas d'observations.

Articles 14 et 15: renumérotation de l'ancien article 14 *bis*, mis à jour.

Ancien article 15: obsolète.

CHAPITRE IV

Articles 16 à 18: modifications destinées à prendre en compte le nouveau rôle des autorités nationales de sécurité dans le processus de transition vers un certificat de sécurité unique et la réorganisation du partage des responsabilités entre celles-ci et l'Agence.

CHAPITRE V

Article 19: pas d'observations.

---

[8] Document de travail des services de la Commission accompagnant les propositions législatives visant à supprimer les barrières administratives et techniques existantes dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité sur le marché ferroviaire de l'UE.

Article 20: clarification destinée à mettre en évidence la coopération entre l'organisme d'enquête national et les autorités judiciaires dans le cas d'une enquête consécutive à un accident.

Articles 21 à 25: pas d'observations.

CHAPITRE VI

Article 26: nouvelle disposition sur les actes délégués pour prendre en compte l'entrée en vigueur du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 27: modification de la procédure de comitologie pour prendre en compte l'entrée en vigueur du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 28: ancien article 31, mis à jour.

Article 29: ancien article 32, sans observations.

Ancien article 26: obsolète.

Les anciens articles 29 et 30 de la directive 2004/49/CE concernent des modifications apportées aux directives 95/18/CE et 2001/14/CE, respectivement. Ils deviendront obsolètes avec l'entrée en vigueur de la refonte du quatrième paquet ferroviaire abrogeant ces deux directives.

Article 30: dispositions transitoires.

Article 31: nouvel article concernant le rôle des avis et recommandations de l'Agence.

Article 32: ancien article 33 comportant des clarifications relatives à la transposition.

Article 33: abrogation de la directive 2004/49/CE, refondue.

Article 34: ancien article 34 relatif à l'entrée en vigueur, adapté.

Article 35: ancien article 35 relatif aux destinataires, adapté.

ANNEXE I: ancienne annexe I, avec quelques adaptations.

Ancienne ANNEXE II: obsolète, du fait de l'adaptation des règles nationales.

Ancienne ANNEXE III: obsolète, du fait de l'introduction d'un acte d'exécution.

Ancienne ANNEXE IV: obsolète, du fait de l'introduction du système de certificat de sécurité unique de l'UE.

Ancienne ANNEXE V: obsolète, du fait de l'introduction d'un acte d'exécution.

Nouvelle ANNEXE II: tableau de correspondance.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

2013/0016 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la sécurité ferroviaire

(Refonte)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité ~~instituant la Communauté européenne~~ ⌦ sur le fonctionnement de l'Union européenne ⌫ , et notamment son article ~~71~~ ⌦ 91 ⌫, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne[1],

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[2],

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 1 (adapté)

~~Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, entrepris en premier lieu par la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires[4], il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire commun pour la sécurité des chemins de fer. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité principalement au niveau national sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux. En outre, en raison de différences entre les principes, les approches et les cultures, il était difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.~~

⇩ nouveau

(1) 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, et 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[5] ont été modifiées en profondeur. De nouvelles modifications devant être apportées, lesdites directives devraient être refondues pour des raisons de clarté.

---

1 JO C du , p..
2 JO C du , p..
3 JO C du , p..
4 ~~JO L 237 du 24.08.1991, p. 25. Directive modifiée par la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1).~~
5 JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 2 (adapté)

~~La directive 91/440/CEE, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires[6] et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité[7] constituent les premières étapes de la réglementation du marché européen des transports ferroviaires en ouvrant le marché des services internationaux de transport ferroviaire de marchandises. Toutefois, les dispositions sur la sécurité se sont révélées insuffisantes et il reste, entre les exigences en matière de sécurité, des différences qui affectent le fonctionnement optimal des transports ferroviaires dans la Communauté. Il est particulièrement important d'harmoniser le contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités de sécurité et les enquêtes sur les accidents.~~

⇩ nouveau

(2) La directive 2004/49/CE a établi un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire, en harmonisant le contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités nationales de sécurité et les enquêtes sur les accidents. Quoi qu'il en soit, afin de poursuivre dans la voie de l'établissement d'un marché unique des services de transport ferroviaire, il convient de réviser en profondeur ladite directive.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 3 (adapté)

~~Dans de nombreux États membres, les métros, tramways et autres systèmes ferroviaires urbains sont soumis à des règles de sécurité locales ou régionales; ils sont souvent contrôlés par les autorités locales ou régionales et ne sont pas couverts par les dispositions communautaires en matière d'interopérabilité et de licences. En outre, comme les tramways sont souvent soumis à la législation en matière de sécurité routière, ils ne pourraient pas être entièrement couverts par les règles de sécurité ferroviaire. Pour ces raisons, et conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité, les États membres devraient pouvoir exclure ces systèmes ferroviaires locaux du champ d'application de la présente directive.~~

⇩ nouveau

(3) Dans de nombreux États membres, les métros, tramways et autres systèmes ferroviaires légers sont soumis à des règles de sécurité locales ou régionales, ils sont souvent contrôlés par les autorités locales ou régionales et ne sont pas couverts par les

6 ~~JO L 143 du 27.06.1995, p. 70. Directive modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 75 du 15.3.2001, p. 26).~~

7 ~~JO L 75 du 15.03.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).~~

dispositions en matière d'interopérabilité et de licences dans l'Union. En outre, comme les tramways sont souvent soumis à la législation en matière de sécurité routière, ils ne pourraient pas être entièrement couverts par les règles de sécurité ferroviaire. Pour ces raisons, ces systèmes ferroviaires locaux devraient être exclus du champ d'application de la présente directive, sans préjudice de la possibilité pour les États membres d'appliquer sur une base volontaire les dispositions de la présente directive à leurs systèmes ferroviaires locaux, s'ils le jugent nécessaire.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 4 (adapté)

~~Les niveaux de sécurité du système ferroviaire communautaire sont généralement élevés, notamment en comparaison avec celui des transports routiers. Il importe que la sécurité soit au moins maintenue pendant la phase actuelle de restructuration, qui consiste à séparer les fonctions, auparavant intégrées, des entreprises ferroviaires et à remplacer de plus en plus l'autoréglementation du secteur ferroviaire par une réglementation publique. Compte tenu des progrès techniques et scientifiques, il convient d'améliorer encore la sécurité, pour autant que cela soit raisonnablement réalisable et compte tenu de la compétitivité du mode de transport ferroviaire.~~

⇩ nouveau

(4) Les niveaux de sécurité du système ferroviaire de l'Union sont généralement élevés, notamment en comparaison avec le transport routier. Compte tenu des progrès techniques et scientifiques, il convient d'améliorer encore la sécurité, pour autant que cela soit raisonnablement réalisable, et en tenant compte de l'amélioration escomptée de la compétitivité du transport ferroviaire.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

(5) ~~Tous ceux qui exploitent le~~ Les principaux acteurs du système ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, devraient, chacun pour sa propre partie, être entièrement responsables de la sécurité du système. Lorsque cela est approprié, ils devraient coopérer pour mettre en œuvre les mesures de maîtrise des risques. Les États membres devraient faire clairement la distinction entre cette responsabilité immédiate en matière de sécurité et la tâche des autorités ⌦ nationales ⌫ de sécurité consistant à fournir un cadre réglementaire national et à surveiller les performances ~~des~~ de tous les opérateurs.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 6 (adapté)

~~La responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires dans le fonctionnement du système ferroviaire n'exclut pas que d'autres acteurs tels que les fabricants, les fournisseurs de services d'entretien, les exploitants de wagons, les prestataires de services et les entités adjudicatrices assument la responsabilité de leurs produits ou services conformément aux dispositions de la directive 96/48/CE du Conseil du~~

~~23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse[8] et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel[9] ou de toute autre législation communautaire pertinente.~~

⇩ nouveau

(6) La responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires en matière d'exploitation du système ferroviaire n'exclut pas que d'autres acteurs tels que les fabricants, les transporteurs, les expéditeurs, les remplisseurs, les chargeurs, les entités chargées de l'entretien, les fournisseurs de services d'entretien, les exploitants de wagons, les prestataires de services et les entités adjudicatrices assument la responsabilité de leurs produits ou services. Pour éviter que les responsabilités ne soient pas correctement assumées, chaque acteur concerné devrait être rendu responsable de son processus spécifique Chaque acteur du système ferroviaire devrait avoir la responsabilité vis-à-vis des autres acteurs de communiquer de manière exhaustive et exacte toute information utile pour contrôler l'aptitude des véhicules à rouler, en particulier, des informations sur le statut et l'historique du véhicule, les dossiers d'entretien, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 7 (adapté)

~~Les exigences en matière de sécurité des sous-systèmes des réseaux ferroviaires transeuropéens sont définies par la directive 96/48/CE du Conseil et la directive 2001/16/CE. Ces directives ne définissent toutefois pas des exigences communes au niveau du système et ne contiennent pas de dispositions détaillées en matière de réglementation, de gestion et de surveillance de la sécurité. Des niveaux de sécurité minimaux étant fixés par des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pour les sous-systèmes, il sera de plus en plus important de fixer des objectifs de sécurité également au niveau du système.~~

⇩ nouveau

(7) Chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure et entité chargée de l'entretien veille à ce que ses sous-traitants et les autres parties mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques. À cette fin, chacun d'entre eux devrait appliquer les méthodes de contrôle décrites dans les méthodes de sécurité communes (MSC). Leurs sous-traitants devraient appliquer ledit processus en vertu d'arrangements contractuels. Ces derniers sont une pièce charnière du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, qui devraient de ce fait les communiquer à la demande de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») ou de l'autorité nationale de sécurité dans le contexte des activités de surveillance.

[8] ~~JO L 235 du 17.09.1996, p. 6.~~
[9] ~~JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 8 (adapté)

~~Des objectifs de sécurité communs (OSC) et des méthodes de sécurité communes (MSC) devraient être introduits progressivement pour veiller au maintien d'un niveau de sécurité élevé et, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement réalisable, à l'amélioration de ce niveau. Ils devraient fournir des outils pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances des opérateurs au niveau communautaire ainsi que dans les États membres.~~

⇩ nouveau

(8) Des objectifs de sécurité communs (OSC) et des MSC ont été introduits progressivement pour maintenir la sécurité à un niveau élevé et, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement réalisable, l'améliorer. Ils devraient servir d'outils pour évaluer la sécurité et les performances des opérateurs au niveau de l'Union et dans les États membres. Des indicateurs de sécurité communs (ISC) ont été établis pour évaluer la conformité des systèmes avec les OSC et faciliter le contrôle des performances en matière de sécurité ferroviaire.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 9 (adapté)

~~Les informations sur la sécurité du système ferroviaire sont rares et ne sont généralement pas publiées. Il est donc nécessaire d'établir des indicateurs de sécurité communs (ISC) pour évaluer la conformité du système avec les OSC et faciliter le contrôle des performances de sécurité du chemin de fer. Cependant, les définitions nationales concernant les ISC peuvent s'appliquer pendant une période transitoire et il convient donc de prendre dûment en compte l'ampleur de la mise au point de définitions communes pour les ISC une fois que la première série d'OSC sera définie.~~

⇩ nouveau

(9) Les règles nationales, qui sont souvent fondées sur des normes techniques nationales, ont été remplacées progressivement par des règles fondées des normes communes, établies par les OSC, les MSC et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Afin de lever les obstacles à l'interopérabilité, il convient de réduire le nombre de règles nationales en conséquence de l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union et de la résolution des points ouverts des STI. À cette fin, les États membres devraient tenir à jour leur système de règles nationales, supprimer les règles obsolètes et en informer la Commission et l'Agence

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 10 (adapté)

~~Les règles de sécurité nationales, qui reposent souvent sur des normes techniques nationales, devraient être remplacées progressivement par des règles reposant sur des normes communes~~

~~établies sur la base des STI. L'introduction de nouvelles règles nationales spécifiques qui ne reposent pas sur de telles normes communes devrait être limitée au maximum. Les nouvelles règles nationales devraient être conformes à la législation communautaire et faciliter le passage à une approche commune en matière de sécurité ferroviaire. L'ensemble des parties intéressées devraient donc être consultées avant qu'un État membre adopte une règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC. Dans ces cas, le nouveau projet de règle devrait faire l'objet d'un examen par la Commission, qui devrait adopter une décision s'il apparaît que le projet de règle n'est pas conforme à la législation communautaire ou qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci.~~

⇩ nouveau

(10) Compte tenu du caractère progressif de l'approche destinée à lever les obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire et, partant, du temps nécessaire pour adopter les STI, il convient de prendre des mesures pour éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou s'engagent dans des projets accentuant les disparités du système existant. Le système de gestion de la sécurité est l'outil reconnu en matière de prévention des accidents et les entreprises ferroviaires ont la responsabilité de prendre immédiatement des mesures correctrices afin d'en éviter la répétition. Les États membres ne devraient pas abaisser le niveau de responsabilité des entreprises ferroviaires en établissant de nouvelles règles nationales immédiatement après un accident.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 11 (adapté)

~~La situation actuelle dans laquelle les règles de sécurité nationales jouent toujours un rôle devrait être considérée comme une phase de transition vers une situation à terme dans laquelle s'appliqueront des règles européennes.~~

⇩ nouveau

(11) Dans l'optique d'accomplir les tâches qui leur incombent et d'honorer leurs responsabilités, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devraient mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfasse aux exigences de l'Union et comporte des éléments communs. Des informations sur la sécurité et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité devraient être communiquées à l'Agence et à l'autorité nationale de sécurité de l'État membre concerné.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 12 (adapté)

~~La mise au point d'OSC, de MSC et d'ISC ainsi que la nécessité de faciliter le passage à une approche commune en matière de sécurité ferroviaire exigent un soutien technique au niveau~~

~~communautaire. L'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) no 881/2004 du Parlement européen et du Conseil[10] est chargée de formuler des recommandations concernant les OSC, les MSC et les ISC et d'autres mesures d'harmonisation, ainsi que de surveiller l'évolution de la sécurité ferroviaire dans la Communauté.~~

⇩ nouveau

(12) Pour assurer un niveau élevé de sécurité ferroviaire et des conditions égales pour toutes les entreprises ferroviaires, il convient que celles-ci soient toutes soumises aux mêmes exigences de sécurité. Une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence devrait avoir l'obligation de détenir un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire. Le certificat de sécurité devrait démontrer que l'entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et est en mesure de se conformer aux normes et règles de sécurité applicables. Pour les services de transport internationaux, il devrait suffire d'approuver le système de gestion de la sécurité une seule fois au niveau de l'Union.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 13 (adapté)

~~Pour accomplir leurs tâches et remplir leurs obligations, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devraient mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfasse aux exigences communautaires et comporte des éléments communs. Des informations sur la sécurité et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité devraient être soumises à l'autorité de sécurité dans l'État membre concerné.~~

⇩ nouveau

(13) Des méthodes d'harmonisation fondées sur la directive 2004/49/CE ont été établies en matière de contrôle, d'évaluation de la conformité, de surveillance et d'évaluation des risques, pour être appliquées aux entreprises ferroviaires et aux autorités nationales de sécurité. Ce cadre réglementaire est suffisamment abouti pour permettre le passage progressif à un «certificat de sécurité unique», valable dans toute l'Union. Le passage à un certificat de sécurité unique devrait rendre le système ferroviaire plus efficace et plus efficient en réduisant les charges administratives supportées par les entreprises ferroviaires.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 14 (adapté)

~~Le système de gestion de la sécurité devrait tenir compte du fait que les dispositions de la directive 89/391/CE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail[11],~~

10 ~~Voir page 3 du même Journal officiel.~~

11 ~~JO L 183 du 29.06.1989, p. 1.~~

~~ainsi que celles de ses directives filles, sont entièrement applicables à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs du secteur ferroviaire. Le système de gestion de la sécurité devrait également prendre en compte les dispositions de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer[12].~~

⇩ nouveau

(14) Le certificat de sécurité unique devrait être délivré sur preuve de l'établissement par l'entreprise ferroviaire de son système de gestion de la sécurité. L'établissement de ladite preuve peut exiger non seulement d'inspecter le site de l'entreprise ferroviaire mais également de contrôler dans le cadre des activités de surveillance que ladite entreprise continue d'appliquer pleinement son système de gestion de la sécurité après avoir obtenu le certificat de sécurité unique.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 15 (adapté)

~~Pour assurer un niveau élevé de sécurité ferroviaire et des conditions égales pour toutes les entreprises ferroviaires, celles-ci devraient être soumises aux mêmes exigences en matière de sécurité. Le certificat de sécurité devrait démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de se conformer aux normes et règles de sécurité applicables. Pour les services de transport internationaux, il devrait suffire d'approuver le système de gestion de la sécurité dans un État membre et de donner à l'approbation une validité communautaire. Quant aux règles nationales, leur respect devrait faire l'objet d'une certification supplémentaire dans chaque État membre. L'objectif ultime devrait être d'établir un certificat de sécurité commun à validité communautaire.~~

⇩ nouveau

(15) Le gestionnaire de l'infrastructure devrait avoir une responsabilité centrale dans la sécurité de son réseau ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Le gestionnaire de l'infrastructure devrait être tenu d'obtenir un agrément de sécurité auprès de l'autorité nationale de sécurité pour son système de gestion de la sécurité et être soumis à d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 16 (adapté)

~~Outre les exigences en matière de sécurité fixées dans le certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire agréée est également tenue de respecter les prescriptions nationales compatibles avec la législation communautaire, appliquées de manière non discriminatoire, en ce qui concerne la santé, la sécurité, les conditions sociales, y compris les dispositions légales~~

[12] ~~JO L 235 du 17.9.1996, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/29/CE de la Commission (JO L 90 du 8.4.2003, p. 47).~~

~~relatives au temps de conduite, et les droits des travailleurs et des consommateurs, comme prévu aux articles 6 et 12 de la directive 95/18/CE.~~

⇩ nouveau

(16) La certification du personnel de bord est un obstacle souvent insurmontable pour les nouveaux arrivants. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires qui souhaitent exercer leurs activités sur le réseau concerné aient accès aux services de formation et de certification du personnel de bord nécessaires pour satisfaire aux exigences définies dans les règles nationales.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 17 (adapté)

~~Chaque gestionnaire de l'infrastructure est responsable au premier chef de la sécurité de son réseau ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Parallèlement à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure devrait obtenir un agrément de sécurité accordé par l'autorité de sécurité en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité et d'autres dispositions visant à satisfaire aux exigences de sécurité.~~

⇩ nouveau

(17) L'entité chargée de l'entretien devrait être certifiée pour les wagons de fret. Lorsque l'entité chargée de l'entretien est un gestionnaire de l'infrastructure, cette certification devrait faire partie de la procédure d'octroi de l'agrément de sécurité. Le certificat délivré à de telles entités devrait garantir que les exigences en matière d'entretien prévues dans la présente directive sont respectées pour tout wagon de fret dont elles sont chargées. Ce certificat devrait être valable dans toute l'Union et devrait être délivré par un organe capable de procéder à l'audit du système d'entretien mis en place par l'entité. Dans la mesure où les wagons de fret sont fréquemment utilisés pour le transport international et où l'entité chargée de l'entretien peut souhaiter utiliser des ateliers établis dans plusieurs États membres, l'organe de certification devrait être en mesure de réaliser ses contrôles dans toute l'Union.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 18 (adapté)

~~Les États membres devraient s'efforcer d'aider les entreprises ferroviaires souhaitant accéder au marché, notamment en leur fournissant des informations et en réagissant rapidement aux demandes de certification en matière de sécurité. Dans le cas des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport internationaux, il importe que les procédures soient semblables dans les différents États membres. Même si le certificat de sécurité contiendra dans un premier temps des éléments nationaux, il devrait être possible d'en harmoniser les parties communes et de faciliter la création d'un modèle commun.~~

⇩ nouveau

(18) Les autorités nationales de sécurité devraient être totalement indépendantes, dans leur organisation, leur structure juridique et leurs décisions, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs et des entités adjudicatrices. Elles devraient accomplir leurs tâches d'une manière ouverte et non discriminatoire et coopérer avec l'Agence pour créer un espace ferroviaire unique et coordonner leurs critères de décision. Deux ou plusieurs États membres peuvent décider, dans un souci d'efficacité, de fusionner les effectifs et les ressources de leurs autorités nationales de sécurité respectives.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 19 (adapté)

~~La certification du personnel de bord et l'autorisation de mettre en service le matériel roulant utilisé pour les différents réseaux nationaux sont des obstacles souvent insurmontables pour les nouveaux arrivants. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires qui demandent un certificat de sécurité aient accès aux services de formation et de certification du personnel de bord nécessaires pour satisfaire aux exigences définies dans les règles nationales. Une procédure commune devrait être établie pour l'autorisation de mise en service du matériel roulant utilisé.~~

⇩ nouveau

(19) Lorsqu'il est demandé à une autorité nationale de sécurité de surveiller une entreprise ferroviaire établie dans différents États membres, les autres autorités nationales de sécurité concernées devraient être informées par l'Agence, qui devrait veiller à ce que les activités de surveillance soient coordonnées dans la mesure nécessaire.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 20 (adapté)

~~Les temps de conduite et de repos des conducteurs de trains et des autres membres du personnel de bord qui assument des tâches de sécurité ont une incidence importante sur le niveau de sécurité du système ferroviaire. Ces aspects relèvent des articles 137 à 139 du traité et font déjà l'objet de négociations entre les partenaires sociaux au sein du comité de dialogue sectoriel institué conformément à la décision 98/500/CE[13].~~

[13] ~~Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27).~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 21 (adapté)

~~Le développement d'un système ferroviaire communautaire sûr nécessite l'établissement de conditions harmonisées pour l'octroi de permis appropriés de conducteur de trains et de personnel accompagnateur de bord chargé de tâches de sécurité; sur ce point, la Commission a fait part de son intention de proposer prochainement de nouvelles dispositions législatives. En ce qui concerne les autres personnels chargés de tâches de sécurité, leurs qualifications sont d'ores et déjà en cours de spécification en application des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 22 (adapté)

~~Dans le nouveau cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire, il convient d'établir dans tous les États membres des autorités nationales chargées de réglementer et contrôler la sécurité ferroviaire. Afin de faciliter la coopération entre ces autorités au niveau communautaire, il convient de leur attribuer les mêmes tâches et responsabilités minimales. Les autorités nationales de sécurité devraient bénéficier d'un degré élevé d'indépendance. Elles devraient accomplir leurs tâches d'une manière ouverte et non discriminatoire pour contribuer à la création d'un système ferroviaire communautaire unique et coopérer en vue de coordonner leurs critères de décision, notamment en ce qui concerne la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires exploitant des services de transport internationaux.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 23 (adapté)

(~~23~~20) Les accidents ferroviaires graves sont rares. Toutefois, ils peuvent avoir des conséquences désastreuses et susciter des inquiétudes dans le public quant à la sécurité du système ferroviaire. Par conséquent, tous ces accidents devraient faire l'objet d'une enquête du point de vue de la sécurité afin d'éviter leur répétition ~~de nouveaux accidents~~, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics. Les autres accidents et incidents ⌦ devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité dans les cas où ils ⌫ pourraient être ~~d'importants~~ des précurseurs significatifs d'accidents graves ~~et devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité, le cas échéant~~.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 24 (adapté)

(~~24~~21) L'enquête de sécurité devrait être séparée de l'enquête judiciaire menée sur le même incident et les enquêteurs devraient avoir accès aux preuves et ~~aux~~ pouvoir interroger les témoins. L'enquête de sécurité ~~Elle~~ devrait être effectuée par un organisme permanent indépendant des acteurs du secteur ferroviaire. Cet organisme devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec les

causes de l'événement faisant l'objet de l'enquête; en particulier, son indépendance fonctionnelle ne devrait pas être compromise au cas où il serait étroitement lié à l'autorité nationale de sécurité ~~nationale~~ ou à l'organisme de régulation ~~réglementation~~ des chemins de fer pour des raisons de structures organisationnelle et juridique. Ses enquêtes devraient être effectuées dans la plus grande transparence possible. Pour chaque ~~incident~~ ⌦ événement ⌫ l'organisme d'enquête devrait établir un groupe d'enquête ayant les compétences nécessaires pour trouver les causes immédiates et sous-jacentes.

⇩ nouveau

(22) Afin que l'organisme d'enquête puisse travailler plus efficacement et qu'il lui soit plus facile d'exécuter ses tâches, il convient qu'il obtienne l'accès au site d'un accident en temps voulu, en bonne coopération avec l'autorité judiciaire, le cas échéant. Les rapports d'enquête et l'ensemble des résultats et recommandations, qui fournissent des informations cruciales pour améliorer la sécurité ferroviaire, devraient être rendus publics au niveau de l'Union. Les destinataires des recommandations de sécurité devraient prendre des mesures en conséquence et les communiquer à l'organisme d'enquête.

(23) Les États membres devraient établir des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des dispositions de la présente directive et assurer leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

(24) Étant donné que les objectifs des actions proposées dans la présente directive, à savoir coordonner les activités dans les États membres aux fins de la réglementation et du contrôle de la sécurité, enquêter sur les accidents et établir des objectifs de sécurité communs, des méthodes de sécurité communes, des indicateurs de sécurité communs et des exigences communes pour les certificats de sécurité uniques, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 25 (adapté)

~~Les rapports d'enquête et tous les résultats et recommandations, qui fournissent des informations cruciales en vue de l'amélioration de la sécurité ferroviaire, devraient être rendus publics au niveau communautaire. Les recommandations en matière de sécurité devraient donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures devraient être communiquées à l'organisme d'enquête.~~

⇩ nouveau

(25) Afin de compléter et de modifier certains éléments non essentiels de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en ce qui concerne les méthodes de sécurité communes et leur révision, ainsi que la révision des indicateurs de sécurité communs

et des objectifs de sécurité communs. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris auprès d'experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission veille à ce que tous les documents utiles soient transmis simultanément au Parlement européen et au Conseil, en temps voulu et de façon appropriée.

(26) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les exigences relatives au système de gestion de la sécurité et ses éléments, la révision du système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et son extension à d'autres matériels roulants, et le contenu principal des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission[14].

(27) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la précédente directive. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte de la directive précédente.

(28) La présente directive devrait s'appliquer sans préjudice de l'obligation des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives visées à l'annexe IV, partie B,

---

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 26 (adapté)

~~Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir coordonner des activités dans les États membres pour réglementer et contrôler la sécurité, enquêter sur les accidents et élaborer, au niveau communautaire, des objectifs de sécurité communs, des méthodes de sécurité communes, des indicateurs de sécurité communs et des exigences communes pour les certificats de sécurité, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.~~

[14] JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 27 (adapté)

~~Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[15].~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 28 (adapté)

~~La présente directive vise à réorganiser et à réunir les textes législatifs communautaires pertinents en matière de sécurité ferroviaire. Par conséquent, les dispositions relatives à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, qui figuraient auparavant dans la directive 2001/14/CE, devraient pouvoir être supprimées, de même que toutes les références à la certification en matière de sécurité. La directive 95/18/CE contenait des exigences relatives à la qualification du personnel opérationnel et à la sécurité du matériel roulant qui sont couvertes par les exigences relatives à la certification en matière de sécurité de la présente directive, et ne devraient donc plus faire partie des exigences en matière de licences. Une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence devrait être en possession d'un certificat de sécurité pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 considérant 29 (adapté)

~~Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicable en cas de violation des dispositions de la présente directive et assurer leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

La présente directive ⌦ établit des dispositions visant à ⌫ ~~a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de~~ renforcer et à améliorer la sécurité des chemins de fer

15 ~~JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.~~

~~communautaires~~ ⌦ de l'Union ⌫, ~~ainsi que l'amélioration de~~ et à améliorer l'accès au marché ~~pour les~~ des services de transport ferroviaire, par:

a) l'harmonisation de la structure réglementaire ~~dans les~~ des États membres;

b) la définition du partage des responsabilités ~~des~~ entre les acteurs ⌦ du système ferroviaire ⌫ ;

c) la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue ~~d'harmoniser davantage~~ ⇨ de pouvoir progressivement se passer ⇦ ~~les réglementations~~ de règles nationales;

d) ~~la création obligatoire~~ l'obligation, ⇨ pour ⇦ ~~dans~~ chaque État membre, de créer ~~d'~~ une autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité et ~~d'~~ un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents;

e) la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et le contrôle de la sécurité ferroviaire.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique au système ferroviaire des États membres, qui peut être subdivisé en sous-systèmes pour les domaines de nature structurelle et fonctionnelle. Elle couvre les exigences ~~en matière~~ de sécurité pour le système dans son ensemble, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires ⇨ , ⇦ ~~et~~ les gestionnaires de l'infrastructure ⇨ et les autres acteurs du système ferroviaire ⇦.

2. ⇨ Les systèmes suivants sont exclus du champ d'application de la présente directive: ⇦

~~Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:~~

a) les métros, les tramways et les ~~autres~~ systèmes ferroviaires ~~urbains~~ légers;

b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de ~~passagers~~ voyageurs ~~locaux, urbains ou suburbains~~, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux~~.~~;

⌦ 3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des mesures mettant en œuvre la présente directive: ⌫

a~~e~~) les infrastructures ferroviaires privées ~~qui~~ ⇨ et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures lorsque celles-ci ⇦ sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;

⇨ b) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique. ⇦

🡻 2008/110/CE article 1er, paragraphe 1

~~d) les véhicules à caractère patrimonial qui circulent sur les réseaux nationaux à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules;~~

~~e) les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.~~

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

~~a) «système ferroviaire», l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble;~~

⇩ nouveau

a) «système ferroviaire», le système ferroviaire de l'Union tel que défini à l'article 2 de la directive [xx relative à l'interopérabilité du système ferroviaire];

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~b) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE; ceci peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;~~

⇩ nouveau

b) «gestionnaire de l'infrastructure», le gestionnaire de l'infrastructure tel que défini à l'article 2 de la directive 2001/14/CE[16];

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

c) «entreprise ferroviaire», une entreprise ferroviaire au sens de ⇨ l'article 2 de ⇦ la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de ~~passagers~~ voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise~~,; ceci englobe également~~ en ce compris les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

---

[16] JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

d) «spécification~~s~~ technique~~s~~ d'interopérabilité (STI)», ~~les~~ une spécification~~s~~ dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ~~des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel,~~ tel qu'il est défini ~~tels qu'ils sont définis~~ ⇨ à l'article 2 de la directive xx relative à l'interopérabilité du système ferroviaire ⇦ ~~dans la directive 96/48/CE et la directive 2001/16/CE~~;

e) «objectifs de sécurité communs (OSC)», les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) et par le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;

~~f) «méthodes de sécurité communes (MSC)», les méthodes qui sont élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité;~~

⌦f) «méthodes de sécurité communes (MSC)», les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d'aux autres exigences ~~en matière~~ de sécurité; ⌫

g) «autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité», l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité ferroviaire ~~des chemins de fer~~ conformément à la présente directive ou tout organisme ~~binational~~ chargé de ces tâches par ⌦ plusieurs ⌫ ~~les~~ États membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité ~~sur des infrastructures transfrontières spécialisées~~;

h) «règles nationales ~~de sécurité~~», toutes les règles ⇨ contraignantes ⇦ qui contiennent des exigences ~~en matière~~ de sécurité ferroviaire ⇨ ou des exigences techniques ⇦ ~~, qui sont~~ imposées au niveau des États membres et ~~sont~~ applicables ~~à plus d'une entreprise ferroviaire~~ ⇨ aux entreprises ferroviaires ⇦ , quel que soit l'organisme qui les prescrit;

i) «système de gestion de la sécurité», l'organisation et les ~~dispositions~~ arrangements ~~établies~~ établis par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion ~~sûre~~ de ses activités en toute sécurité;

j) «enquêteur principal», une personne responsable de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

k) «accident», un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes ~~causés par le~~ impliquant du matériel roulant en mouvement ~~marche~~, incendies et autres;

l) «accident grave», toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité ~~ferroviaire~~; on entend par ⌦ l'expression ⌫ «importants dommages» ⌦ susmentionnée, ⌫ des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros;

m) «incident», tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation;

n) «enquête», une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations ~~en matière~~ de sécurité;

o) «causes», les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à l'accident ou à l'incident;

~~p) «Agence», l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité;~~

⇩ nouveau

p) «système ferroviaire léger», un système de transport ferroviaire urbain et/ou suburbain dont la capacité et la vitesse sont inférieures à celles des systèmes ferroviaires lourds et des systèmes de métro, mais supérieures à celles des systèmes de tramway. Les systèmes ferroviaires légers peuvent disposer d'un site propre ou partager la route avec les autres usagers et n'effectuent généralement pas d'échanges avec les véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises sur de longues distances.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

q) «organismes notifiés», les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification ~~CE~~ «CE» des sous-systèmes~~, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE~~;

r) «constituants d'interopérabilité», tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire ~~à grande vitesse ou conventionnel~~, tels qu'ils sont définis ⇨ à l'article 2 de la directive XX relative à l'interopérabilité du système ferroviaire ⇦ ~~dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels~~;

🡻 2008/110/CE article 1er, paragraphe 2 (adapté)
⇨ nouveau

s) «détenteur», la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules ~~(RNV) prévu~~ ⇨ visé ⇦ à l'article ~~33~~ ⌦ 43 de la directive XX ⌫ ~~2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008~~ relative à l'interopérabilité du système

ferroviaire ~~communautaire (refonte)~~[17] ~~(ci-après dénommée la «directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire»)~~;

t) «entité chargée de l'entretien», une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le ⌦ registre national des véhicules ⌫ ~~RNV~~;

u) «véhicule», un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, ⇨ en composition fixe ou variable ⇦ . Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ~~ou de parties de ces sous-systèmes~~.;

⇩ nouveau

v) «fabricant», toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un constituant d'interopérabilité ou un sous-système et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque;

(w) «expéditeur», l'entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour une tierce partie;

x) «chargeur», toute entreprise qui charge des marchandises emballées, y compris dangereuses, des petits conteneurs ou des citernes mobiles sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon;

y) «remplisseur», toute entreprise qui charge des marchandises, y compris dangereuses, dans une citerne (wagon-citerne, wagon avec citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne) dans un wagon, un grand conteneur ou un petit conteneur pour vrac, ou dans un wagon-batterie ou un conteneur à gaz à éléments multiples.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

CHAPITRE II

MISE EN PLACE ET GESTION DE LA SÉCURITÉ

Article 4

⇨ Rôle des acteurs de la chaîne de transport ferroviaire dans la mise ⇦ ~~Mise~~ en place et ⇨ l' ⇦ amélioration de la sécurité ferroviaire

1. Les États membres ⇨ et l'Agence ⇦ veillent à ce que la sécurité ferroviaire ~~des chemins de fer~~ soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la législation ~~communautaire~~ ⌦ de l'Union ⌫ ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

---

17 ~~OJ L 191, 18.7.2008, p. 1.~~

~~Les États membres veillent à ce que des règles de sécurité soient définies, appliquées et mise en œuvre d'une manière transparente et non discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique.~~

~~2. Les États membres veillent à ce que les mesures visant à augmenter et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte de l'esprit du système.~~

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
➔1 2008/110/CE article 1er, paragraphe 3
⇨ nouveau

2. Les États membres veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, en les obligeant à:

a) mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération les uns avec les autres,

b) ~~à~~ appliquer les règles ⌦ de l'Union ⌫ ~~et normes de sécurité~~ ⌦ et les règles ⌫ nationales,

c) ~~à~~ établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément à la présente directive.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales des États membres, chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est rendu responsable de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tierces parties ~~tiers~~. ⇨ Les risques associés aux activités des tierces parties sont également pris en compte dans les systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. ⇦

3~~4~~. ~~Cela n'affecte pas la responsabilité de chaque~~ ⌦ Chaque ⌫ fabricant, ~~de chaque~~ fournisseur de services d'entretien, ➔1 détenteur ← ~~chaque exploitant de wagons~~, ~~de chaque~~ prestataire de services et ~~de chaque~~ entité adjudicatrice ⌦ veille à ⌫ ~~de~~ livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et ~~des~~ équipements ~~ainsi que~~ et des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par ~~les entreprises ferroviaires~~ l'entreprise ferroviaire et/ou ~~les gestionnaires de l'infrastructure~~ le gestionnaire de l'infrastructure.

⇩ nouveau

4. Tous les acteurs jouant un rôle important dans les activités liées à la sécurité mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les autres acteurs. Outre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, sont comptés parmi ces acteurs:

(a) les entités chargées de l'entretien des véhicules,

(b) les expéditeurs, les chargeurs et les remplisseurs, qui jouent un rôle dans la sécurité des opérations de chargement,

(c) les fabricants, qui sont responsables de la conception et de la fabrication de véhicules ferroviaires, de parties, de composants ou de sous-ensembles de véhicule, d'infrastructures ferroviaires et de sous-systèmes énergie et contrôle-commande au sol sûrs, ainsi que de la délivrance de la documentation préliminaire relative à l'entretien du véhicule.

5. Chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure et entité chargée de l'entretien veille à ce que ses sous-traitants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques. À cette fin, chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure et entité chargée de l'entretien applique les méthodes communes applicables au processus de contrôle décrites dans le règlement (UE) n° 1078/2012[18]. Ses sous-traitants appliquent ledit processus en vertu d'arrangements contractuels. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités chargées de l'entretien communiquent leurs arrangements contractuels à la demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité.

6. Chaque acteur du système ferroviaire qui décèle un risque pour la sécurité inhérent à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, rapporte ces risques aux autres parties concernées de façon à leur permettre de prendre toute action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire.

7. En cas d'échange de véhicules entre entreprises ferroviaires, les acteurs, quels qu'ils soient, s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation. Ces informations incluent, notamment, des informations sur l'état et l'historique du véhicule, des éléments des dossiers d'entretien, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture. Elles sont suffisamment détaillées pour permettre une évaluation par l'entreprise ferroviaire des risques liés à l'exploitation du véhicule.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Article 5

Indicateurs de sécurité communs

1. Afin de faciliter l'évaluation de la réalisation des OSC et de permettre de contrôler l'évolution générale de la sécurité ferroviaire ~~des chemins de fer~~, les États membres collectent des informations sur les indicateurs de sécurité communs (ISC) à l'aide des rapports annuels ~~publiés par les~~ des autorités nationales de sécurité ~~conformément~~ visés à l'article 18.

~~La première année de référence pour les ISC est 2006; ils sont inclus dans le rapport annuel présenté l'année suivante.~~

Les ISC sont définis comme indiqué ~~dans~~ à l'annexe I.

⇩ nouveau

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour la révision de l'annexe I, notamment pour la mise à jour des ISC compte tenu du progrès technique et pour l'adaptation des méthodes communes de calcul du coût des accidents.

[18] JO L 320 du 17.11.2012, p. 8.

~~↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 4 (adapté)~~

~~2. Avant le 30 avril 2009, l'annexe I est revue, en particulier pour y inclure les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul du coût des accidents. Cette mesure visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.~~

~~↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16~~

Article 6

Méthodes de sécurité communes

~~↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 5, point a) (adapté)~~

~~1. Une première série de MSC, couvrant au moins les méthodes décrites au paragraphe 3, point a), est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2008. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

~~Une deuxième série de MSC, couvrant le reste des méthodes décrites au paragraphe 3, est adoptée par la Commission, avant le 30 avril 2010. Elles sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.~~

~~Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.~~

~~↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)~~
⇨ nouveau

~~2. Des projets de MSC et des projets de MSC révisées sont élaborés par l'Agence en exécution de mandats adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

~~Les projets de MSC sont basés sur un examen des méthodes existant dans les États membres.~~

~~3~~1. Les MSC décrivent la manière dont ~~le niveau~~ ⌦ les niveaux ⌫ de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences ~~en matière~~ de sécurité sont évalués, par l'élaboration et la définition:

a) de méthodes d'évaluation des risques,

b) de méthodes d'évaluation de la conformité aux exigences figurant sur les certificats de sécurité et les agréments ~~en matière~~ de sécurité délivrés conformément aux articles 10 et 11,

~~et~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 5, point b)

~~c) dans la mesure où elles ne sont pas encore couvertes par des STI, de méthodes permettant de vérifier que les sous-systèmes structurels du système ferroviaire sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;~~

⇩ nouveau

c) de méthodes de surveillance à appliquer par les autorités nationales de sécurité et de méthodes de contrôle à appliquer par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités chargées de l'entretien;

d) de toute autre méthode couvrant un processus du système de gestion de la sécurité qui nécessite une harmonisation au niveau de l'Union.

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 5, point c)

~~4. Les MSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte des enseignements tirés de leur application, de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, ainsi que des obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1. Cette mesure, visant à modifier mettre en œuvre des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est sont arrêtée arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle d'examen visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.~~

⇩ nouveau

2. L'Agence, sur mandat de la Commission, rédige les nouvelles MSC visées au point 1, paragraphe d), révise et met à jour toutes les MSC de façon à refléter l'évolution des technologies ou des exigences sociales, et soumet à celle-ci les recommandations appropriées.

Pour préparer les recommandations, l'Agence tient compte de l'avis des usagers et des parties intéressées. Les recommandations comportent un rapport sur les résultats de cette consultation et un autre évaluant l'incidence des nouvelles MSC à adopter.

3. Les MSC sont révisées à intervalles réguliers sur la base des enseignements tirés de leur application et de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire et ce, dans l'optique de maintenir globalement la sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, de l'améliorer constamment.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués établissant les MSC et les MSC révisées conformément à l'article 26.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

5. Les États membres apportent à leurs règles ~~de sécurité~~ nationales toutes les modifications nécessaires compte tenu de l'adoption et de la révision de MSC.

Article 7

Objectifs de sécurité communs

~~1. Les OSC sont définis, adoptés et révisés conformément aux procédures prévues au présent article.~~

~~2. Des projets d'OSC et des projets d'OSC révisés sont élaborés par l'Agence en exécution de mandats adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 6, point a) (adapté)

~~3. La première série de projets d'OSC est basée sur un examen des objectifs existants et des résultats en matière de sécurité dans les États membres et garantit que les résultats actuels en matière de sécurité du système ferroviaire ne soient réduits dans aucun État membre. Ces projets sont adoptés par la Commission avant le 30 avril 2009 et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.~~

~~La seconde série de projets d'OSC est basée sur les enseignements tirés de la première série d'OSC et de leur mise en œuvre. Ils reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée. Ces projets sont adoptés par la Commission avant le 30 avril 2011 et sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

1.~~4.~~ Les OSC définissent les niveaux de sécurité ⌦ minimaux ⌫ qui doivent être ~~au moins~~ atteints par les différentes parties du système ferroviaire et le système dans son ensemble dans chaque État membre, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques suivants:

a) les risques individuels auxquels sont exposés les ~~passagers~~ voyageurs, les membres du personnel, y compris le personnel des sous-traitants ~~contractants~~, les utilisateurs des passages à niveau et autres~~,~~ et, sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, les risques individuels auxquels sont exposées les intrus ~~personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires~~;

b) les risques pour la société.

⇩ nouveau

2. L'Agence, sur mandat de la Commission, rédige les OSC révisés et soumet à celle-ci les recommandations appropriées.

3. Les OSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, compte tenu de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Les OSC révisés reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués fixant les OSC révisés, conformément à l'article 26.

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 6, point b) (adapté)

~~5. Les OSC font l'objet d'une révision à intervalles réguliers, en tenant compte de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

5.~~6~~ Les États membres apportent à leurs règles nationales ~~de sécurité~~ toutes les modifications nécessaires pour atteindre au moins les OSC, ainsi que tout OSC révisé, conformément aux calendriers de mise en œuvre dont ils sont accompagnés. Les États membres notifient ces règles à la Commission, conformément à l'article 8~~, paragraphe 3~~.

Article 8

Règles ~~de sécurité~~ nationales

~~En application de la présente directive, les États membres arrêtent des règles de sécurité nationales contraignantes et veillent à ce qu'elles soient publiées et portées à la connaissance de l'ensemble des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité dans une langue claire et accessible aux parties concernées.~~

⇩ nouveau

1. Les États membres peuvent établir de nouvelles règles nationales exclusivement dans les cas suivants:

a) lorsque les règles concernant des méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une MSC;

b) en tant que mesure préventive d'urgence, notamment à la suite d'un accident.

Les États membres veillent à ce que les règles nationales tiennent compte de la nécessité de suivre une approche systémique.

2. Si un État membre envisage d'introduire une nouvelle règle nationale, il en soumet le projet à l'Agence et à la Commission par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence].

3. Si l'Agence s'aperçoit qu'une règle nationale, notifiée ou non, est devenue redondante ou est contraire aux MSC ou à tout autre acte législatif de l'Union adopté après l'entrée en vigueur de ladite règle nationale, la procédure établie à l'article 22 du règlement (UE) n° …/… [règlement instituant l'Agence] s'applique.

4. Les États membres veillent à ce que les règles nationales soient mises à disposition sans frais et dans des termes compréhensibles par toutes les parties concernées.

5. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la directive 98/34/CE.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

~~2. Avant le 30 avril 2005, les États membres notifient à la Commission toutes les règles de sécurité en vigueur, conformément à l'annexe II, et indiquent leur domaine d'application.~~

~~La notification comprend en outre des informations sur le contenu principal des règles avec les références aux textes législatifs, sur la forme de la législation et sur l'entité ou l'organisme qui est responsable de sa publication.~~

~~3. Au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, l'Agence évalue la façon dont les règles de sécurité nationales sont publiées et portées à la connaissance des intéressés conformément au paragraphe 1. Elle fait à la Commission des recommandations appropriées quant à la publication de ces règles afin de rendre les informations pertinentes plus facilement accessibles.~~

~~4. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute modification apportée aux règles de sécurité nationales qui lui ont été notifiées ou de toute règle qu'ils auraient adoptée, sauf si ladite règle concerne exclusivement la mise en œuvre d'une STI.~~

~~5. Pour limiter au maximum l'introduction de nouvelles règles nationales spécifiques et, partant, prévenir la création de nouveaux obstacles, et pour permettre l'harmonisation progressive des règles de sécurité, la Commission contrôle l'introduction de nouvelles règles nationales par les États membres.~~

~~6. Si, après l'adoption des OSC, un État membre projette d'introduire une nouvelle règle de sécurité nationale exigeant un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC ou si un État membre projette d'introduire une nouvelle règle de sécurité nationale susceptible d'affecter les activités, sur le territoire de l'État membre concerné, des entreprises ferroviaires d'autres États membres, l'État membre consulte en temps voulu l'ensemble des parties intéressées et la procédure prévue au paragraphe 7 s'applique.~~

~~7. L'État membre soumet le projet de règle de sécurité à l'examen de la Commission, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'introduire.~~

~~Si la Commission estime que le projet de règle de sécurité est incompatible avec les MSC, qu'il ne permet pas d'atteindre au moins les OSC ou qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle adopte une décision, dont le destinataire est l'État membre concerné, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

~~Si la Commission a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les MSC ou avec la possibilité d'atteindre au moins les OSC, ou si elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle informe immédiatement l'État membre concerné, qui suspend l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle jusqu'au moment où une décision est adoptée, dans un délai de six mois, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

Article 9

Systèmes de gestion de la sécurité

1. Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme ~~aux règles de sécurité nationales décrites à l'article 8 et à l'annexe II, ainsi qu'~~ aux exigences de sécurité définies dans les STI, et que les éléments pertinents des MSC ⌦ et les règles notifiées en vertu de l'article 8 ⌫ soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux exigences, ~~et contient les éléments définis dans l'annexe III~~, ~~adaptés~~ adaptées en fonction de la nature, de ~~l'importance~~ la portée et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques créés par les activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien ~~maintenance~~ et de matériel et le recours à des sous-traitants ~~contractants~~. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres parties.

⇩ nouveau

La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, les éléments du système de gestion de la sécurité. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 2.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

3. Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles ~~de sécurité~~ nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité. ~~En outre, il est conçu~~ ⌦ Les systèmes de gestion de la sécurité sont conçus ⌫ ~~dans le but de coordonner les~~ de façon à assurer la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

4. Chaque année, avant le 30 juin, tous les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

a) des informations sur la manière dont ~~le gestionnaire ou l'entreprise~~ l'organisation réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs nationaux de sécurité ~~nationaux~~, et des ISC définis à l'annexe I, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;

c) les résultats des audits de sécurité internes;

d) des observations sur les insuffisances et les ~~défauts de fonctionnement~~ dysfonctionnements des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16
⇨ nouveau

CHAPITRE III

CERTIFICATION ET AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Article 10

~~Certificats de sécurité~~ ⇨ Certificat de sécurité unique ⇦

⇩ nouveau

1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé aux seules entreprises ferroviaires détentrices du certificat de sécurité unique.

2. Le certificat de sécurité unique est accordé par l'Agence sur preuve que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité conformément à l'article 9 et qu'elle respecte les exigences définies dans les STI et dans d'autres dispositions législatives pertinentes, de façon à maîtriser les risques et à fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité.

3. Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable dans toute l'Union pour des activités équivalentes.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~1. Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité conformément au présent chapitre. Le certificat de sécurité peut couvrir l'ensemble du réseau ferroviaire d'un État membre ou seulement une partie déterminée de celui-ci.~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 7, point a)

~~Le certificat de sécurité a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire a établi son système de gestion de la sécurité et est en mesure de satisfaire aux exigences définies dans les STI, dans d'autres dispositions pertinentes du droit communautaire ainsi que dans les règles de sécurité nationales, afin de maîtriser les risques et de fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~2. Le certificat de sécurité comprend:~~

~~a) une certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire, comme décrit à l'article 9 et à l'annexe III;~~

~~et~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 7, point b)

~~b) une certification confirmant l'acceptation des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau concerné en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire conformément à l'annexe IV.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~3. L'autorité de sécurité de l'État membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu accorde la certification selon le paragraphe 2.~~

~~La certification accordée conformément au paragraphe 2 doit préciser le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. La certification accordée conformément au paragraphe 2, point a), est valable dans toute la Communauté pour des activités de transport ferroviaire équivalentes.~~

~~4. L'autorité de sécurité de l'État membre où l'entreprise ferroviaire prévoit d'exploiter des services supplémentaires de transport ferroviaire accorde la certification nationale supplémentaire nécessaire selon le paragraphe 2, point b).~~

⇩ nouveau

4. Trois mois avant le début de l'exploitation de tout nouveau service, l'entreprise ferroviaire notifie à l'autorité nationale de sécurité concernée la documentation confirmant:

a) qu'elle appliquera les règles d'exploitation, y compris les règles nationales mises à sa disposition conformément à l'article 8, paragraphe 4, et qu'elle évaluera la sécurité de leur mise en œuvre, en tenant compte des exigences du règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission[19] et en veillant à gérer tous les risques dans le cadre de son système de gestion de la sécurité et à établir tous les arrangements nécessaires pour une exploitation en toute sécurité;

b) qu'elle a établi les arrangements nécessaires pour coopérer et coordonner les tâches avec le ou les gestionnaires de l'infrastructure du ou des réseaux sur lesquels elle propose d'exercer ses activités;

c) qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour une exploitation du service en toute sécurité;

d) qu'elle dispose d'une licence délivrée conformément à la directive 95/18/CE du Conseil[20];

[19] JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.
[20] JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

e) que le type et la portée des activités envisagées correspondent à ceux indiqués dans son certificat de sécurité unique.

Si l'autorité nationale de sécurité doute du respect d'une ou plusieurs des conditions susmentionnées, elle demande des informations complémentaires à l'entreprise ferroviaire. Cependant, cet échange ne peut avoir pour effet de suspendre ou de retarder le début de l'exploitation. Si l'autorité nationale de sécurité trouve des preuves du non-respect de l'une ou plusieurs des conditions, elle saisit l'Agence, qui prend les mesures appropriées, y compris le retrait du certificat.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16
⇨ nouveau

5. Le certificat de sécurité unique est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire ~~au plus tard tous les~~ à intervalles ne dépassant pas cinq ans. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité unique informe ~~sans délai~~ l' ⇨ Agence ⇦ ~~autorité de sécurité compétente~~ sans délai de ~~toutes~~ toute ~~les~~ ~~modifications~~ modification ~~importantes~~ importante des conditions ~~de la partie pertinente~~ du certificat. Il informe en outre ⇨ l'Agence ⇦ ~~l'autorité de sécurité compétente~~ de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

L' ⇨ Agence ⇦ ~~autorité de sécurité~~ peut exiger la révision ~~de la partie pertinente~~ du certificat de sécurité unique en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

~~6. Si l'autorité de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité qu'elle a délivré ne remplit plus les conditions requises, elle retire la partie a) et/ou b) du certificat en indiquant les motifs de sa décision. Une autorité de sécurité qui a retiré un certificat national complémentaire délivré conformément au paragraphe 4 informe rapidement de sa décision l'autorité de sécurité qui a délivré le certificat conformément au paragraphe 2, point a).~~

~~De même, l'autorité de sécurité doit retirer un certificat de sécurité s'il apparaît que le titulaire du certificat de sécurité qui le détient n'en a pas fait l'usage prévu pendant l'année qui suit sa délivrance.~~

⇩ nouveau

6. Si une autorité nationale de sécurité constate qu'un titulaire de certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de retirer le certificat. L'Agence peut retirer le certificat de sécurité unique en indiquant les motifs de sa décision. L'Agence informe immédiatement toutes les autorités nationales de sécurité des réseaux sur lesquels l'entreprise ferroviaire exerce ses activités.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16
⇨ nouveau

7~~6~~. L' ⇨ Agence ⇦ ~~autorité de sécurité~~ ~~notifie~~ informe ~~à l'Agence~~ ⇨ les autorités nationales de sécurité ⇦ , dans un délai d'un mois, de la délivrance, du ~~le~~ renouvellement, de la modification ou du ~~le~~ retrait d'un certificat ~~des certificats~~ de sécurité ⇨ unique ⇦ ~~visés au~~

~~paragraphe 2, point a)~~. ~~La notification mentionne~~ Elle indique le nom et l'adresse ~~des entreprises ferroviaires~~ de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat ~~de sécurité~~ et, en cas de retrait, les motifs de ~~la~~ sa décision.

~~7. Avant le 30 avril 2009, l'Agence évalue l'évolution de la certification en matière de sécurité et soumet à la Commission un rapport assorti de recommandations pour une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique. La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations.~~

⇩ nouveau

8. L'Agence contrôle en continu l'efficacité des mesures relatives à la délivrance des certificats de sécurité uniques et à la surveillance par les autorités nationales de sécurité et, le cas échéant, recommande des améliorations à la Commission. Il peut s'agir d'une recommandation de MSC couvrant un processus du système de gestion de la sécurité qui nécessite une harmonisation au niveau de l'Union, comme prévu à l'article 6, paragraphe 1, point d).

⇩ nouveau

Article 11

Demandes de certificats de sécurité uniques

1. Les demandes de certificats de sécurité uniques sont soumises à l'Agence. L'Agence statue sur chaque demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après la présentation de toutes les informations requises et de toute information supplémentaire qu'elle aurait demandée. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

2. L'Agence donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention du certificat de sécurité unique. Elle établit une liste de toutes les exigences fixées aux fins de l'article 10, paragraphe 2, et publie tous les documents appropriés.

3. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences concernant les certificats de sécurité uniques et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. Les autorités nationales de sécurité coopèrent avec l'Agence pour diffuser ces informations.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

Article ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure

1. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé ~~Afin d'être habilité~~ à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il~~,~~ ~~le gestionnaire de l'infrastructure doit obtenir~~ obtienne de l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité de l'État membre dans lequel il est établi un agrément de sécurité.

L'agrément de sécurité comprend~~:~~

~~a)~~ l'agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure~~, tel que décrit~~ ⌦ prévu ⌫ à l'article 9 ~~et à l'annexe III~~, ⌦ qui comprend les procédures et les dispositions prises pour satisfaire aux exigences requises ⌫ afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

~~et~~

~~b) l'agrément confirmant l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.~~

2. L'agrément de sécurité est renouvelé ~~renouvelable~~, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure, à ~~des~~ intervalles ~~n'excédant pas~~ ⇨ de ⇦ cinq ans. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien. Le titulaire de l'agrément de sécurité informe sans délai l'autorité nationale de sécurité de toute modification de ce type.

L'autorité nationale de sécurité peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

Si l'autorité nationale de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure agréé ne remplit plus les conditions ~~requises pour l'~~ d'obtention de l'agrément de sécurité, elle retire ~~l'agrément~~ ce dernier en motivant sa décision.

⇩ nouveau

3. L'autorité nationale de sécurité statue sur les demandes d'agrément de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après la présentation de toutes les informations requises et de toute information supplémentaire demandée.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~3~~4. L'autorité nationale de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, les agréments de sécurité ~~la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des agréments de sécurité~~ délivrés, renouvelés, modifiés ou retirés. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

~~Article 12~~

~~Exigences applicables aux demandes de certificats de sécurité et d'agrément en matière de sécurité~~

~~1. L'autorité de sécurité prend une décision sur les demandes de certification ou d'agrément en matière de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires~~

~~demandées par l'autorité de sécurité ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.~~

~~2. Pour faciliter l'établissement de nouvelles entreprises ferroviaires et l'introduction de demandes de certification par des entreprises ferroviaires d'autres États membres, l'autorité de sécurité donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention du certificat de sécurité. Elle établit une liste de toutes les exigences fixées aux fins de l'article 10, paragraphe 2, et met tous les documents appropriés à la disposition du demandeur.~~

~~Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée d'une infrastructure; ils précisent notamment les règles applicables à la partie en question.~~

~~3. Un dossier d'information décrivant et expliquant les exigences concernant les certificats de sécurité et énumérant les documents qui doivent être soumis est gratuitement mis à la disposition des demandeurs. Toutes les demandes de certificats de sécurité sont soumises dans la langue requise par l'autorité de sécurité.~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Article 13

Accès aux services de formation

1. Les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires ~~qui introduisent une demande de certificat de sécurité~~ aient un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de trains et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau ou pour ~~remplir les~~ satisfaire aux conditions d'obtention du certificat de sécurité ⌦ et aux exigences relatives à l'obtention des licences et des certificats prévues par la directive 2007/59/CE[21] ⌫ .

La formation offerte ~~doit couvrir~~ couvre la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande ainsi que les procédures d'urgence appliquées sur les lignes exploitées.

Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les membres de leur personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité aient un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation.

Si les services de formation ne comprennent pas ~~des~~ d'examens ~~et~~ ni la délivrance de certificats ~~d'un certificat~~, les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires aient accès à cette certification ~~si cela constitue une exigence du certificat de sécurité~~.

L'autorité nationale de sécurité veille à ce que la fourniture de services de formation ou, le cas échéant, la délivrance de certificats satisfassent aux exigences ~~de sécurité~~ définies dans ⌦ la directive 2007/59/CE, dans ⌫ les STI ou dans les règles ~~de sécurité~~ nationales visées à l'article 8 ~~et à l'annexe II~~.

2. Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les États membres veillent à ce qu'ils soient mis à la

[21] JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

disposition d'autres entreprises ferroviaires à un prix raisonnable, ~~et~~ non discriminatoire et ~~, qui soit~~ en rapport avec les coûts, ~~et~~ avec la possibilité d'inclure ~~puisse~~ une marge bénéficiaire.

3. Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de trains, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires ~~doivent être~~ sont en mesure de tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences ~~pouvant avoir été~~ acquises préalablement dans d'autres entreprises ferroviaires. À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et les communiquer ~~celles-ci~~.

4. ~~Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure~~ ⌦ Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ⌫ ~~est responsable~~ ⌦ sont responsables ⌫ du niveau de formation et de la qualification ~~de son~~ des membres de leur personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité~~, comme indiqué à l'article 9 et à l'annexe III~~.

↓ 2008/57/CE article 40

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 8 (adapté)
⇨ nouveau

Article 14 ~~bis~~

Entretien des véhicules

1. Chaque véhicule, avant qu'il soit mis en service ou utilisé sur le réseau, se voit assigner une entité chargée de l'entretien et cette entité est inscrite dans le registre national des véhicules ~~RNV~~ conformément à l'article 43~~33~~ de la directive XX relative à ~~sur~~ l'interopérabilité du système ferroviaire.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire de l'infrastructure ou un détenteur peut être une entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité ~~prévue~~ conformément à l'article 4, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément:

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions des ~~relatives aux~~ STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien ~~doit être~~ est certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au ⇨ règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission[22] ⇦ ~~paragraphe 5~~, ou par une autorité nationale de sécurité. ~~Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000.~~ Le processus de reconnaissance se fonde également sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est ~~une entreprise ferroviaire ou~~ un gestionnaire de l'infrastructure, la conformité ⇨ au règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission ⇦ ~~aux exigences à arrêter conformément au paragraphe 5~~ est contrôlée par l'autorité nationale de sécurité concernée conformément aux procédures visées ~~à l'article 10 ou à l'article 11~~ ⌦ à l'article 12 ⌫ et est confirmée sur les certificats définis dans ces procédures.

~~5. Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission arrête au plus tard le 24 décembre 2010 une mesure établissant un système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret. Les certificats délivrés conformément à ce système confirment le respect des exigences visées au paragraphe 3.~~

~~La mesure comporte notamment des exigences concernant:~~

~~a) le système d'entretien établi par l'entité;~~

~~b) la présentation et la validité du certificat délivré à l'entité;~~

~~c) les critères d'accréditation ou de reconnaissance de l'organe ou des organes chargés de la délivrance des certificats, ainsi que des contrôles nécessaires au fonctionnement du système de certification;~~

~~d) la date d'application du système de certification, y compris une période transitoire d'un an pour les entités chargées de l'entretien existantes.~~

~~Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 bis.~~

~~Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission réexamine, au plus tard le 24 décembre 2018 cette mesure afin d'inclure tous les véhicules et de mettre à jour, si nécessaire, le système de certification applicable aux wagons de fret.~~

5~~6~~. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 4~~5~~ sont valables dans toute ⌦ l'Union ⌫ ~~la Communauté~~.

~~7. L'Agence évalue le processus de certification mis en œuvre conformément au paragraphe 5 en soumettant un rapport à la Commission trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la mesure en question.~~

⇩ nouveau

6. Pour le 31 mai 2014 au plus tard, l'Agence évalue le système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret, étudie l'opportunité de l'étendre à tous les véhicules et soumet un rapport à la Commission.

---

[22] JO L 122 du 11.5.2011, p. 22.

7. Pour le 24 décembre 2016 au plus tard, la Commission arrête, au moyen d'actes d'exécution, des modalités communes de certification de l'entité chargée de l'entretien pour tous les véhicules.

Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 2.

Le système de certification applicable aux wagons de fret adopté au moyen du règlement (UE) n° 445/2011 continue de s'appliquer jusqu'à l'adoption des actes d'exécution visés au premier alinéa.

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 8 (adapté) ⇨ nouveau

⌦ Article 15 ⌫

⌦ Dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien ⌫

1~~8~~. Les États membres peuvent décider de remplir les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien par ~~d'autres~~ des mesures autres ⇨ que le système de certification établi à l'article 14 ⇦ , dans les cas suivants:

a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;

b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal dans ~~la Communauté~~ ⌦ l'Union ⌫ et pour lesquels la conformité aux exigences visées à l'article 14, ~~au~~ paragraphe 3, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;

c) véhicules visés à l'article 2~~, paragraphe 2~~, ainsi que transports spéciaux ~~ou~~ et de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

2. ~~Ces autres~~ ⌦ Les ⌫ mesures ⌦ autres visées au paragraphe 1 ⌫ sont mises en œuvre ~~par le biais~~ au moyen de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente ⌦ ou par l'Agence ⌫ :

a) lors de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 43~~33~~ de la directive xx relative à ~~sur~~ l'interopérabilité du système ferroviaire, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;

b) lors de la délivrance des ~~autorisations~~ agréments et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure conformément aux articles 10 et 12~~11~~ de la présente directive, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

3. Ces dérogations sont ~~identifiées~~ recensées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 18 ~~de la présente directive~~. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire ⌦ de l'Union ⌫ ~~communautaire~~, l'Agence en informe immédiatement la Commission. La Commission prend contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demande à l'État membre de retirer sa décision de dérogation.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

~~*Article 15*~~

~~Harmonisation des certificats de sécurité~~

~~1. Avant le 30 avril 2009, les décisions relatives aux exigences communes harmonisées visées à l'article 10, paragraphe 2, point b), et à l'annexe IV, ainsi qu'un format commun pour les dossiers d'information des demandeurs sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

~~2. L'Agence recommande des exigences communes harmonisées et un format commun pour les dossiers d'information des demandeurs au titre d'un mandat adopté conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.~~

CHAPITRE IV

⌦ AUTORITÉS NATIONALES DE SÉCURITÉ ⌫ ~~AUTORITÉ DE SÉCURITÉ NATIONALE~~

Article 16

Tâches

1. Chaque État membre établit une autorité de sécurité. Cette autorité ~~peut être le ministère chargé des questions de transports;~~ est indépendante, dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, ~~elle doit être indépendante~~ des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs ~~de certification~~ et des entités adjudicatrices.

⇩ nouveau

2. Les tâches assignées à l'autorité nationale de sécurité sont au moins les suivantes:

a) autoriser la mise en service des sous-systèmes énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire conformément à l'article 18, paragraphe 2, de la directive XX relative à l'interopérabilité du système ferroviaire;

b) vérifier que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées à l'article [x] de la directive [XX] relative à l'interopérabilité du système ferroviaire;

c) assigner les numéros d'immatriculation européens des véhicules conformément à l'article 42 de la directive [XX] relative à l'interopérabilité du système ferroviaire;

d) si l'Agence en fait la demande, lui apporter un soutien pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10 et vérifier que les conditions et les exigences qui y sont définies sont satisfaites et que les activités des entreprises ferroviaires sont conformes aux exigences prévues par le droit de l'Union ou la législation nationale;

e) délivrer, renouveler, modifier et retirer les agréments de sécurité accordés conformément à l'article 12 et vérifier que les conditions et les exigences qui y sont définies sont satisfaites et que les activités des gestionnaires de l'infrastructure sont conformes aux exigences prévues par la législation de l'Union ou la législation nationale;

f) contrôler, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et mettre à jour le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système de règles nationales;

g) surveiller les entreprises ferroviaires conformément à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1158/2010[23] et au règlement (UE) n° 1077/2012[24];

h) s'assurer que les véhicules sont dûment inscrits dans le registre national des véhicules et que les informations relatives à la sécurité y figurant sont exactes et à jour.

3. L'autorité nationale de sécurité de l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire exerce ses activités prend les dispositions nécessaires pour travailler en coordination avec l'Agence et avec les autres autorités de sécurité, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, notamment en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité. L'autorité nationale de sécurité partage également des informations avec les autres autorités nationales de sécurité concernées si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures de maîtrise des risques indispensables.

Elle informe immédiatement l'Agence de tout sujet de préoccupation concernant les performances de sécurité des entreprises ferroviaires surveillées. L'Agence prend les mesures appropriées prévues à l'article 10, paragraphe 6.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~2. Les tâches assignées à l'autorité de sécurité sont au moins les suivantes:~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 9, point a)

~~a) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire conformément à l'article 15 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 9, point b)

---

[23] JO L 326 du 10.12.2010, p. 11.
[24] JO L 320 du 17.11.2012, p. 3.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~c) vérifier que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 12 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE;~~

~~d) autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI;~~

~~e) délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certificats de sécurité et des agréments de sécurité accordés conformément aux articles 10 et 11 et vérifier que les conditions et les exigences qui y sont définies sont satisfaites et que les activités des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire ou nationale;~~

~~f) vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité;~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 9, point c)

~~g) veiller à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le RNV et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour;~~

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

4. Les tâches visées au paragraphe 2 ne peuvent pas être transférées aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires ou aux entités adjudicatrices, ni être effectuées par ceux-ci dans le cadre d'une sous-traitance ~~en vertu d'un contrat~~ .

Article 17

Critères de décision

1. ~~L'autorité~~ ⌦ Les autorités nationales ⌫ de sécurité ~~accomplit~~ ⌦ accomplissent ⌫ ~~ses~~ ⌦ leurs ⌫ tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, ~~elle permet~~ ⌦ elles permettent ⌫ à toutes les parties d'être entendues et ~~indique~~ ⌦ indiquent ⌫ les motifs de ~~ses~~ ⌦ leurs ⌫ décisions.

~~Elle répond~~ ⌦ Elles répondent ⌫ rapidement aux requêtes et demandes, ~~communique~~ ⌦ communiquent ⌫ ~~ses~~ ⌦ leurs ⌫ demandes d'informations sans délai et ~~adopte~~ ⌦ adoptent ⌫ toutes ~~ses~~ ⌦ leurs ⌫ décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 16, ~~elle peut~~ ⌦ elles peuvent ⌫ à tout moment demander l'assistance technique des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité consulte toutes les personnes ~~parties~~ concernées et parties intéressées, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

2. ⌦ L'Agence et ⌫ ~~L'autorité~~ ⌦ les autorités nationales ⌫ de sécurité ~~effectue~~ ⌦ effectuent ⌫ toutes les inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ~~ses~~ ⌦ leurs ⌫ tâches et ~~elle a~~ ⌦ elles ont ⌫ accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle juridictionnel des décisions prises par l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité.

4. Les autorités ⌦ nationales ⌫ de sécurité procèdent à un échange de vues et d'expériences ~~intense~~ soutenu ⇨ au sein du réseau établi par l'Agence afin d'harmoniser leurs critères de décision à l'échelle de l'Union. ⇦ ~~aux fins d'une harmonisation de leurs critères de décision à l'échelle communautaire. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 15 de la directive 2001/14/CE.~~

~~L'Agence les soutient dans ces tâches.~~

⇩ nouveau

5. L'Agence et les autorités nationales de sécurité fixent dans leurs arrangements contractuels ou autres l'étendue de leur coopération pour toutes les questions relatives aux inspections sur site en lien avec la délivrance du certificat de sécurité unique et à la surveillance des entreprises ferroviaires après la délivrance du certificat de sécurité unique.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

Article 18

Rapport annuel

Chaque année, l'autorité nationale de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Le rapport contient des informations sur:

a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire, ~~par État membre~~ au niveau des États membres, des ISC définis ~~dans~~ à l'annexe I;

b) les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire;

c) l'évolution de la certification et de l'agrément ~~en matière~~ de sécurité;

d) les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés;

🡻 2008/110/CE article 1er, paragraphe 10 (adapté)
⇨ nouveau

e) les dérogations ~~qui ont été~~ ~~décidées~~ accordées conformément à l'article 14 ~~bis~~, paragraphe 8~~;~~:

⇨ f) l'ensemble des inspections ou des audits des entreprises ferroviaires actives dans l'État membre réalisés dans le cadre des activités de surveillance. ⇦

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

CHAPITRE V

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

Article 19

Obligation d'enquête

1. Les États membres veillent à ce qu'une enquête soit effectuée par l'organisme d'enquête visé à l'article 21 après ~~les~~ tout ~~accidents graves survenus~~ accident grave survenu sur le système ferroviaire, l'objectif de ces enquêtes étant l'amélioration, dans la mesure du possible, ~~éventuelle~~ de la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.

2. En plus des accidents graves, l'organisme d'enquête visé à l'article 21 peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité du système ferroviaire européen.

L'organisme d'enquête décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur de tels accidents ou incidents. Dans sa décision, il tient compte des éléments suivants:

a) la gravité de l'accident ou de l'incident;

b) la question de savoir s'il fait partie d'une série d'accidents ou d'incidents ~~ayant une certaine importance~~ importants ~~au niveau d'un~~ pour le système dans son ensemble;

c) ses conséquences sur la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union ~~communautaire~~,

~~et~~

d) les ~~demandes~~ requêtes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'autorité nationale de sécurité ou des États membres.

3. L'organisme d'enquête détermine l'ampleur des enquêtes et la procédure à suivre pour leur réalisation en tenant compte des ~~principes et objectifs visés aux~~ articles 20 et 22 et en fonction des enseignements qu'il compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité.

4. L'enquête ne peut en aucun cas viser à la détermination ~~de la~~ des fautes ou ~~de la~~ des responsabilités.

Article 20

Statut de l'enquête

1. Les États membres définissent pour l'enquête, dans le cadre de leur système juridique respectif, un statut juridique qui permet aux enquêteurs principaux d'accomplir leur tâche de la manière la plus efficace et dans les meilleurs délais.

~~2. Conformément à la législation en vigueur dans les États membres et, le cas échéant, en coopération avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire, les enquêteurs ont dès que possible:~~

⇩ nouveau

2. Conformément à la législation en vigueur, les États membres assurent l'entière coopération des autorités responsables de l'enquête judiciaire, et veillent à donner aux enquêteurs, dès que possible:

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

a) l'accès au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'au matériel roulant impliqué, à l'infrastructure concernée et aux installations de signalisation et de contrôle du trafic;

b) le droit d'obtenir immédiatement une liste des preuves et d'assurer l'enlèvement contrôlé d'épaves, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure ~~aux~~ à des fins d'examen ou d'analyse;

c) l'accès au contenu des enregistreurs et équipements de bord ~~pour~~ destinés à l'enregistrement de messages verbaux et à l'enregistrement ~~du fonctionnement~~ de l'activité du système de signalisation et de contrôle du trafic, et la possibilité de l'utiliser;

d) l'accès aux résultats de l'examen du corps des victimes;

e) l'accès aux résultats de l'examen du personnel de bord et d'autres membres du personnel ferroviaire impliqués dans l'accident ou l'incident;

f) la possibilité d'interroger le personnel ferroviaire impliqué et ~~d'~~ les autres témoins;

g) l'accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité.

3. L'enquête est effectuée indépendamment de toute enquête judiciaire.

Article 21

Organisme d'enquête

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents visés à l'article 19 soient menées par un organisme permanent, qui comprend au moins un enquêteur capable de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, cet organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, entreprise ferroviaire, organisme de tarification, organisme de répartition et organisme notifié, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant

fonctionnellement de l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité et de tout organisme de régulation ~~réglementation~~ des chemins de fer.

2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des organismes visés au paragraphe 1 et ~~peut~~ est en mesure d'obtenir des ressources suffisantes à cet effet. ~~Les~~ Ses enquêteurs obtiennent un statut leur donnant les garanties d'indépendance nécessaires.

3. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité soient obligés de signaler immédiatement à l'organisme d'enquête les accidents et incidents visés à l'article 19. L'organisme d'enquête est en mesure de réagir à ces rapports et de prendre les dispositions nécessaires pour commencer les enquêtes au plus tard une semaine après réception du rapport concernant l'accident ou l'incident.

4. L'organisme d'enquête peut combiner les tâches qui lui incombent en vertu de la présente directive avec les tâches d'enquête sur des événements autres que les accidents et incidents ferroviaires, à condition que ces enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

5. Si nécessaire, l'organisme d'enquête peut demander que les organismes homologues d'autres États membres ou l'Agence l'assistent en lui apportant leurs compétences ou en effectuant des inspections, des analyses ou des évaluations techniques.

6. Les États membres peuvent confier à l'organisme d'enquête la conduite des enquêtes sur des accidents et incidents ferroviaires autres que ceux visés à l'article 19.

7. Les organismes d'enquête procèdent à un échange de vues et d'expériences ~~intense~~ soutenu en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité, ~~et~~ ainsi que pour l'~~d'~~adaptation au progrès scientifique et technique.

L'Agence assiste les organismes d'enquête dans cette tâche.

Article 22

Conduite des enquêtes

1. Un accident ou un incident au sens de l'article 19 fait l'objet d'une enquête menée par l'organisme d'enquête de l'État membre dans lequel il s'est produit. S'il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre il s'est produit ou s'il s'est produit à proximité d'une installation frontalière entre deux États membres, les organismes compétents se mettent d'accord sur celui qui ~~effectuera~~ va effectuer l'enquête, ou conviennent de l'effectuer en coopération. Dans le premier cas, l'autre organisme peut participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes d'enquête homologues d'un autre État membre sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et ~~agréée~~ titulaire d'une licence dans cet État membre est impliquée dans l'accident ou l'incident.

Le présent paragraphe n'empêche pas les États membres de convenir que les organismes compétents ~~devraient mener~~ mènent des enquêtes en coopération dans d'autres circonstances.

2. Pour chaque accident ou incident, l'organisme responsable de l'enquête prend les dispositions voulues; il fait notamment appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener l'enquête. Ces compétences peuvent être sollicitées au sein de l'organisme ou en dehors de celui-ci, en fonction de la nature de l'accident ou de l'incident sur lequel il doit enquêter.

3. L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et de partager les résultats ~~en mettant les résultats en commun~~. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence concernés et les représentants du personnel et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapports.

4. L'organisme d'enquête conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de remettre l'infrastructure en état et de l'ouvrir aux services de transport ferroviaire dans les meilleurs délais.

Article 23

Rapports

1. Chaque enquête sur un accident ou un incident au sens de l'article 19 fait l'objet ~~d'un rapport~~ de rapports ~~établi~~ établis sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. ~~Ce~~ Ces ~~rapport~~ rapports ~~indique~~ indiquent ~~l'objectif~~ les objectifs de l'enquête, ~~comme mentionné~~ tels que mentionnés à l'article 19, paragraphe 1, et ~~contient~~ contiennent, le cas échéant, des recommandations ~~en matière~~ de sécurité.

2. L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'événement. ~~La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V.~~ Le rapport, y compris les recommandations ~~en matière~~ de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 22, paragraphe 3, ainsi qu'aux organismes et parties ~~et organismes intéressés~~ concernés ~~dans~~ d'autres États membres.

⇩ nouveau

La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, le contenu des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 2.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

3. Chaque année, l'organisme d'enquête publie, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, ~~les~~ des recommandations ~~en matière~~ de sécurité ~~qui ont été~~ formulées et ~~les~~ des mesures ~~qui ont été~~ prises ~~à la suite des~~ consécutivement aux recommandations formulées ~~précédemment~~.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Article 24

Informations à transmettre à l'Agence

1. Dans un délai d'une semaine après sa décision d'ouvrir une enquête, l'organisme d'enquête en informe l'Agence. La notification indique la date, l'heure et le lieu de l'événement ~~l'accident ou de l'incident~~, ainsi que son type et ses conséquences en termes de pertes humaines, de personnes blessées et de dommages matériels.

2. L'organisme d'enquête transmet à l'Agence une copie du rapport final visé à l'article 23, paragraphe 2, et du rapport annuel visé à l'article 23, paragraphe 3.

Article 25

Recommandations en matière de sécurité

1. Une recommandation ~~en matière~~ de sécurité formulée par un organisme d'enquête ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

2. Les recommandations sont adressées ⌦ à l'Agence, ⌫ à l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités ~~dans~~ de l'État membre ou à d'autres États membres. Les États membres et leur autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité respective prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations ~~en matière~~ de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération~~.~~ et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées.

3. L'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité et ~~d'~~ les autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, ~~d'~~ les autres États membres auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures ~~qui sont~~ prises ou prévues à la suite de ces recommandations.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

⇓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 11 (adapté)

~~*Article 26*~~

~~Adaptation des annexes~~

~~Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique. Cette mesure visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 27, paragraphe 2 *bis*.~~

⇩ nouveau

Article 26

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation du pouvoir qui y est spécifié. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 7, paragraphe 2, n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16
⇨ nouveau

Article 27

Comité

~~1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE.~~

⇨ 1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. ⇦

~~2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

⇨ 2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. ⇦

~~La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.~~

🡻 2008/110/CE article 1er, paragraphe 12, point a) (adapté)

~~2 *bis*. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

~~3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 12, point b)

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

Article 28

Mesures de mise en œuvre

1. Les États membres peuvent saisir la Commission de toute mesure concernant la mise en œuvre de la présente directive. Les décisions appropriées sont adoptées selon la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

2. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions relatives aux certificats et aux agréments de sécurité et, dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, elle décide conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 29

Modifications de la directive 95/18/CE

La directive 95/18/CE est modifiée comme suit:

1. L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande la licence a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances et/ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence.»

2. À l'annexe, la partie II est supprimée.

Article 30

Modifications de la directive 2001/14/CE

La directive 2001/14/CE est modifiée comme suit:

~~1. Le titre est remplacé par le texte suivant:~~

~~«Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire».~~

~~2. À l'article 30, paragraphe 2, le point f) est remplacé par le texte suivant:~~

~~«f) les dispositions en matière d'accès conformément à l'article 10 de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires[25], modifiée par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires[26].»~~

~~3. L'article 32 est supprimé.~~

~~4. À l'article 34, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:~~

~~«2. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine, dans des cas spécifiques, l'application et le respect des dispositions relatives à la tarification et à la répartition des capacités et, dans un délai de deux mois à compter de la réception de cette demande, elle décide, conformément à la procédure visée à l'article 35, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue. La Commission communique sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux États membres.».~~

Article ~~21~~ ⌦ 28 ⌫

Rapport et autres actions ~~communautaires~~ ⌦ de l'Union ⌫

~~La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, avant le 30 avril 2007 et ensuite tous les cinq ans, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.~~

⇩ nouveau

Sur la base d'informations pertinentes fournies par l'Agence, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, avant le [date spécifique à insérer par l'OPOCE – *cinq ans après la date d'entrée en vigueur*] et ensuite tous les cinq ans, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions portant sur ~~d'autres~~ de nouvelles actions ~~communautaires~~ ⌦ de l'Union ⌫ .

Article ~~22~~ ⌦ 29 ⌫

Sanctions

25 ~~JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.~~

26 ~~JO L 164 du 30.4.2004, p. 164.~~

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicable en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives.

Les États membres notifient ~~ce régime~~ ces règles à la Commission au plus tard à la date visée à l'article ~~33~~ ⌦ 32, paragraphe 1, ⌫ et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

⇩ nouveau

Article 30

Dispositions transitoires

Les annexes III et V de la directive 2004/49/CE s'appliquent jusqu'à la date de mise en application des actes d'exécution visés à l'article 6, paragraphes 2 et 3, à l'article 9, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphe 7 et à l'article 23, paragraphe 2, de la présente directive.

Jusqu'au [date spécifique à insérer par l'OPOCE – *deux ans après l'entrée en vigueur*], les autorités nationales de sécurité continuent d'octroyer des certificats de sécurité conformément aux dispositions de la directive 2004/49/CE. Ces certificats de sécurité sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

Article 31

Recommandations et avis de l'Agence

L'Agence formule des recommandations et des avis conformément à l'article 15 du règlement …/… [règlement instituant l'Agence] aux fins de l'application de la présente directive. Ces recommandations et avis serviront de base à toute mesure de l'Union adoptée en application de la présente directive.

⇩ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)
⇨ nouveau

Article ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Mise en œuvre~~ ⌦ Transposition ⌫

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer ~~à la présente directive~~ ⌦ aux articles 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 et à l'annexe I ⌫ au plus tard ⇨ le [date spécifique à insérer par l'OPOCE – *deux ans après la date d'entrée en vigueur*] ⇦ ~~le 30 avril 2006~~. ~~Ils en informent immédiatement la Commission.~~ ⇨ Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. ⇦

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. ⇨ Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives

abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres. ⇦ ~~Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.~~

⇩ nouveau

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

3. L'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive ne s'applique pas à la République de Chypre et à la République de Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

Cependant, dès qu'une entité publique ou privée présente une demande officielle pour construire une ligne de chemin de fer en vue de son exploitation par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, les États membres concernés adoptent la législation permettant de mettre en œuvre la présente directive dans un délai d'un an à compter de la réception de la demande.

Article 33

Abrogation

La directive 2004/49/CE, telle que modifiée par les directives indiquées à l'annexe II, partie A, est abrogée avec effet au [date spécifique à insérer par l'OPOCE – *deux ans après la date d'entrée en vigueur*], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et l'application des directives visées à l'annexe II, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

🡻 Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Article 34

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le ⌦ vingtième ⌫ jour ⌦ suivant celui ⌫ de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

⇩ nouveau

Les articles 10 et 11 s'appliquent à compter du [date spécifique à insérer par l'OPOCE – *deux ans après l'entrée en vigueur*].

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (adapté)

Article 35

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

⌦ *Par le Parlement européen*	*Par le Conseil* ⌫
⌦ *Le président*	*Le président* ⌫

↓ 2009/149/CE article 1er et annexe (adapté)

ANNEXEE I

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Les indicateurs de sécurité communs font l'objet d'un rapport annuel ~~sont notifiés annuellement~~ communiqué par les autorités ⌦ nationales ⌫ de sécurité. ~~La première période de notification porte sur 2010.~~

~~Le cas échéant, les indicateurs relatifs aux activités visées à l'article 2, paragraphe 2, points a) et b), sont notifiés séparément.~~

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation du rapport, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par l'autorité ⌦ nationale ⌫ de sécurité à la première occasion et au plus tard ~~lors de la présentation du~~ dans le rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés ~~à la rubrique~~ ⌦ au point ⌫ 1, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil ~~du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer~~[1] s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

1. ***Indicateurs relatifs aux accidents***

1.1. Nombre total et relatif (par train-kilomètre~~kilomètre-train~~) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accident suivants:

i) ~~collisions~~ ⌦ collision ⌫ de trains ⌦ avec des véhicules ferroviaires ⌫ , ~~y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit,~~

⌦ ii) collision de trains~~,~~ avec un obstacle à l'intérieur du gabarit, ⌫

iii) ~~déraillements~~ ⌦ déraillement ⌫ de trains,

iv) accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons,

v) accidents de personnes ~~causés par le~~ ⌦ impliquant du ⌫ matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides,

vi) incendies dans le matériel roulant,

vii) ~~autres~~ ⌦ autre ⌫ .

Chaque accident significatif est signalé selon le type d'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

1.2. Nombre total et relatif (par train-kilomètre~~kilomètre-train~~) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

i) ~~passagers~~ ⌦ voyageur ⌫ (également en relation avec le nombre total de ~~passagers~~ voyageurs-kilomètres et de trains de voyageurs-kilomètres),

ii) ⌦ membre du ⌫ personnel, y compris le personnel des sous-traitants,

[1] JO L 14 du 21.1.2003, p. 1.

iii) usagers des passages à niveau,

iv) ~~personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires~~ ⌦ intrus ⌫ ,

v) ~~autres~~ ⌦ autre ⌫ .

2. ***Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses***

Nombre total et relatif (par train-kilomètre~~kilomètre-train~~) d'accidents lors du transport de marchandises dangereuses, les catégories étant les suivantes:

i) accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses, telles que définies dans l'appendice,

ii) nombre d'accidents de ce type entraînant la ~~libération~~ perte de marchandises ~~substances~~ dangereuses.

3. ***Indicateurs relatifs aux suicides***

Nombre total et relatif (par train-kilomètre~~kilomètre-train~~) de suicides.

4. ***Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents***

Nombre total et relatif (par train-kilomètre~~kilomètre-train~~) de:

i) ruptures de rail,

ii) gauchissements de la voie ⌦ et défauts d'alignement des rails ⌫ ,

iii) pannes de signalisation contraires à la sécurité,

iv) signaux fermés franchis sans autorisation,

v) ruptures de roues ~~et d'essieux~~ du matériel roulant en service.

⌦ vi) ruptures d'essieux du matériel roulant en service. ⌫

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils ~~entraînent~~ aient entraîné ou non un accident. Les précurseurs ~~qui entraînent~~ ayant entraîné un accident sont notifiés dans les ISC relatifs aux précurseurs; s'ils sont importants ~~significatifs~~, les accidents survenus sont notifiés dans les ISC relatifs aux accidents visés à la rubrique 1.

5. ***Indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents***

~~Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros:~~

~~– nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (Value of Preventing a Casualty, VPC),~~

~~– coûts des dommages causés à l'environnement,~~

~~– coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure,~~

~~– coûts des retards à la suite d'un accident.~~

~~Les autorités de sécurité notifient l'impact économique de tous les accidents ou l'impact économique des accidents significatifs uniquement. Ce choix doit être clairement indiqué dans le rapport annuel visé à l'article 18.~~

~~La VPC est la valeur que la société attribue à la prévention d'un mort ou blessé grave et, en tant que telle, ne constitue pas une référence pour l'indemnisation entre les parties impliquées dans un accident.~~

⇩ nouveau

L'Agence définit des coûts unitaires sur la base des données collectées jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente directive.

🡻 2009/149/CE article 1er et annexe (adapté)

6. ***Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre***

6.1. Pourcentage ~~des~~ de voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage de ~~des~~ trains-kilomètres~~kilomètres-train~~ utilisant des systèmes ATP opérationnels.

6.2. Nombre de passages à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voies ~~voie~~), les huit catégories étant les suivantes:

a) passages à niveau actifs avec:

i) avertissement automatique côté usagers;

ii) protection automatique côté usagers;

iii) protection et avertissement automatiques côté usagers;

iv) protection et avertissement automatiques côté usagers et protection ⌦ par dispositif d'enclenchement ⌫ côté rails,

v) avertissement manuel côté usagers;

vi) protection manuelle côté usagers;

vii) protection et avertissement manuels côté usagers;

b) passages à niveau passifs.

7. ***Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité***

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

8. ***Définitions***

Les définitions communes des ISC et les méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents figurent à l'appendice.

Appendice

DEFINITIONS COMMUNES DES ISC ET METHODES COMMUNES DE CALCUL DE L'IMPACT ECONOMIQUE DES ACCIDENTS

1. ***Indicateurs relatifs aux accidents***

1.1. «accident significatif»: tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.

1.2. «dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement»: tout dommage équivalent ou supérieur à 150 000 EUR.

1.3. «interruptions importantes de la circulation»: la suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus.

1.4. «train»: un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule, sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, ~~c'est-à-dire~~ telle qu'une locomotive circulant seule, est considérée comme un train.

1.5. «collision de trains~~, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit~~»: une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train ⌦ ou véhicule ferroviaire, ou avec du matériel roulant de manœuvre ⌫ ~~, ainsi qu'avec~~:

~~i) du matériel roulant de manœuvre;~~

~~ii) des objets fixes ou temporairement présents sur ou près des voies (sauf ceux qui se trouvent à un passage à niveau s'ils sont perdus par un usager/véhicule qui traverse les voies).~~

⌦ 1.6. «collision avec des obstacles à l'intérieur du gabarit»: une collision entre une partie d'un train et des objets fixes ou temporairement présents sur ou près des voies (sauf ceux qui se trouvent à un passage à niveau s'ils sont perdus par un usager ou un ~~/~~véhicule qui traverse les voies), en ce compris une collision avec les lignes aériennes de contact ~~le matériel aérien~~. ⌫

1.~~6~~7 «déraillement de train»: tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails.

1.~~7~~8. «accidents aux passages à niveau»: les accidents survenant aux passages à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant les voies, d'autres usagers traversant les voies tels que des piétons, ou d'autres objets présents temporairement sur ou près de la voie ferrée s'ils sont perdus par un véhicule ou un usager qui traverse les voies.

1.~~8~~9. «accidents de personnes ~~causés par~~ ⌦ impliquant ⌫ du matériel roulant en mouvement»: les accidents subis par une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché. Sont incluses~~:~~ les personnes qui tombent d'un véhicule ferroviaire, ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.

1.~~9~~10. «incendies dans le matériel roulant»: les incendies et les explosions qui se produisent dans des véhicules ferroviaires (y compris leur chargement) lorsqu'ils roulent entre leur gare

de départ et leur gare de destination~~d'arrivée~~, y compris lorsqu'ils sont à l'arrêt dans la gare de départ, dans la gare de destination ou aux arrêts intermédiaires, ainsi que pendant les opérations de triage des wagons.

1.~~10~~11. «autres types d'accident»: tout accident autre que ceux déjà mentionnés (collisions de trains, déraillements de train, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes ~~causés par~~ ⌦ impliquant ⌫ du matériel roulant en mouvement, et incendies dans le matériel roulant).

1.~~11~~12. «voyageur~~passager~~»: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les ~~passagers~~ voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus.

1.~~12~~13. ' ⌦membre du ⌫ personnel (y compris le personnel des sous-traitants et des sous-traitants indépendants)»: toute personne qui travaille en relation avec les chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident. Cela comprend le personnel du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et de l'infrastructure.

1.~~13~~14. «~~usagers~~ ⌦ usager ⌫ des passages à niveau»: toute personne empruntant un passage à niveau pour traverser la ligne de chemin de fer par tout moyen de transport ou à pied.

1.~~14~~15. «~~personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires~~ ⌦ intrus ⌫ »: toute personne présente dans les emprises ferroviaires, alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception des usagers des passages à niveau.

1.~~15~~16. «autres (tierces parties)»: toute personne n'entrant pas dans les catégories «~~passagers~~ voyageur», «membre du personnel, y compris le personnel des sous-traitants», «~~usagers~~ ⌦ usager ⌫ des passages à niveau» ou «~~personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires~~ ⌦ intrus ⌫ ».

1.~~16~~17. «~~décès~~ ⌦ mort ⌫ (personne tuée)»: toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident, à l'exception des suicides.

1.~~17~~18. «~~blessure~~ ⌦ blessé ⌫ (personne grièvement blessée)»: toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures à la suite d'un accident, à l'exception des tentatives de suicide.

2. ***Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses***

2.1. «accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses»: tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID[1]/ADR, section 1.8.5.

2.2. «marchandises dangereuses»: les ~~matières~~ substances et objets dont le transport est soit interdit par le RID soit autorisé uniquement dans les conditions prévues dans le~~dit~~ RID.

3. ***Indicateurs relatifs aux suicides***

3.1. «suicide»: acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

[1] RID, règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses adopté par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

4. ***Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents***

4.1. «~~ruptures~~ ⌦ rupture ⌫ de rail»: tout rail qui se sépare en deux ~~ou en plusieurs~~ morceaux ou plus, ou tout rail dont un morceau de métal se détache, provoquant ainsi un trou de plus de 50 mm de longueur et de plus de 10 mm de profondeur à la surface de contact du rail.

4.2. «~~gauchissements~~ ⌦ gauchissement ⌫ de la voie ⌦ et défaut d'alignement des rails ⌫ »: défauts dans le continuum et la géométrie de la voie, nécessitant immédiatement la fermeture de la voie ou la réduction de la vitesse autorisée ~~pour garantir la sécurité~~.

4.3. «panne~~s~~ de signalisation contraire~~s~~ à la sécurité»: toute défaillance ⌦ technique ⌫ d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.

4.4. «~~signaux~~ signal fermé~~s~~ franchi~~s~~ sans autorisation»: tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé.

On entend par mouvement non autorisé, le fait de passer:

– un signal lumineux de couleur latéral ou un sémaphore fermé, un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de contrôle automatique des trains (ATCS) ou un système ATP n'est pas opérationnel,

– la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans des systèmes ATCS ou ATP,

– un point communiqué par autorisation verbale ou écrite prévu dans les règlements,

– des panneaux d'arrêt (sauf les heurtoirs) ou des signaux à main.

Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels des véhicules sans unité de traction ou un train sans conducteur franchissent un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus non plus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre au chauffeur d'arrêter le train avant le signal.

Les autorités nationales de sécurité peuvent ~~notifier~~ faire rapport séparément sur les quatre points et ⌦ doivent notifier ⌫ ~~notifient~~ au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

4.5. «~~ruptures~~ ⌦ rupture ⌫ de ~~roues~~ ⌦ roue ⌫ ~~et d'essieux~~»: rupture affectant les éléments essentiels de la roue ~~ou de l'essieu~~ qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

⌦ 4.6 «rupture d'essieu»: rupture affectant les éléments essentiels de l'essieu qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision). ⌫

5. ***Méthodes communes de calcul de l'impact économique des accidents***

⇩ nouveau

L'Agence établit une méthodologie de calcul des coûts unitaires à partir des données collectées avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

↓ 2009/149/CE article 1er et annexe (adapté)

5.1. La valeur de prévention d'un mort ou blessé grave (VPC) se compose des éléments suivants:

1. la valeur de la sécurité en soi: valeurs de la volonté de payer (Willingness to Pay, WTP) fondées sur des études de préférence déclarée réalisées dans l'État membre pour lequel elles s'appliquent;

2. les coûts économiques directs et indirects: coûts estimés dans l'État membre qui se composent de:

- frais médicaux et de rééducation,
- frais juridiques, frais de police, enquêtes privées relatives aux accidents, frais des services d'urgence et frais administratifs d'assurances,
- pertes de production: valeur pour la société des biens et des services qui auraient pu être produits par la personne si l'accident n'était pas survenu.

5.2. Principes communs pour l'évaluation de la valeur de la sécurité en soi et coûts économiques directs et indirects:

En ce qui concerne la valeur de la sécurité en soi, la détermination de l'opportunité ou non des estimations disponibles se fonde sur les considérations suivantes:

- les estimations concernent un système d'évaluation de la réduction du risque de mortalité dans le secteur des transports et suivent une approche fondée sur la WTP selon des méthodes de préférence déclarée,
- l'échantillon de répondants utilisé pour les valeurs est représentatif de la population concernée. L'échantillon doit notamment refléter la répartition de l'âge et des revenus ainsi que les autres caractéristiques socio-économiques ou démographiques pertinentes de la population,
- la méthode pour obtenir des valeurs de WTP: l'étude est conçue de manière à ce que les questions soient claires et significatives pour les répondants.

Les coûts économiques directs et indirects sont estimés sur la base des coûts réels supportés par la société.

5.3. «coûts des dommages causés à l'environnement»: les coûts qui doivent être supportés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure, évalués sur la base de leur expérience, afin de remettre la zone endommagée dans l'état où elle se trouvait avant l'accident de chemin de fer.

5.4. «coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure»: le coût de la fourniture du nouveau matériel roulant ou de la nouvelle infrastructure ayant les mêmes fonctionnalités et paramètres techniques que ceux irréparablement endommagés, et le coût de la remise du matériel roulant ou de l'infrastructure réparables dans l'état où ils se trouvaient avant l'accident. Ces deux coûts sont estimés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure sur la base de leur expérience. Ces coûts comprennent également les coûts liés à la location de matériel roulant à la suite de l'indisponibilité des véhicules endommagés.

~~5.5. «coûts des retards à la suite d'un accident»: la valeur monétaire des retards encourus par les usagers du transport ferroviaire (passagers et clients du fret) à la suite d'accidents, calculée en fonction du modèle suivant:~~

~~VT~~	~~=~~	~~valeur monétaire des gains de temps de trajet~~ ~~Valeur du temps pour un passager de train (par heure):~~ ~~VTP = [VT des passagers voyageant pour le travail]*[pourcentage moyen des passagers voyageant pour le travail par an] + [VT des passagers ne voyageant pas pour le travail]*[pourcentage moyen de passagers ne voyageant pas pour le travail par an]~~ ~~VT mesurée en euros par passager et par heure~~ ~~Valeur du temps pour un train de marchandises (par heure):~~ ~~VT_F = [VT des trains de marchandises]*[(tonne-km)/(km-train)]~~ ~~VT mesurée en euros par tonne de marchandises et par heure~~ ~~Tonnage moyen des marchandises transportées par train par an = (tonne-km)/(km-train)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~Coût d'une (1) minute de retard d'un train~~ ~~*Train de passagers*~~ ~~C_{MP} = K1*(VTP/60)*[(passager-km)/(km-train)]~~ ~~Nombre moyen de passagers par train par an = (passager-km)/(km-train)~~ ~~*Train de marchandises*~~ ~~C_{MF} = K_2* (VT_F/60)~~ ~~Les facteurs K1 et K2 se situent entre la valeur du temps et la valeur de retard, telles qu'elles ont été estimées par les études de préférence déclarée, afin de tenir compte du fait que la perte de temps à la suite de retards est perçue de manière bien plus négative que la durée normale du trajet.~~ ~~Coût des retards à la suite d'un accident = C_{MP}*(minutes de retard des trains de passagers) + C_{MF}*(minutes de retard des trains de marchandises)~~

~~*Champ d'application du modèle*~~

~~Les coûts des retards sont calculés pour tous les accidents, qu'ils soient significatifs ou non.~~

~~Les retards sont calculés comme suit:~~

~~– retards réels sur les lignes ferroviaires où l'accident s'est produit,~~

~~– retards réels ou, à défaut, retards estimés sur les autres lignes affectées.~~

6. ***Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre***

6.1. «système de protection automatique des trains (ATP)»: système qui contraint à respecter les signaux et les limitations de vitesse par contrôle de la vitesse, y compris l'arrêt automatique aux signaux.

6.2. «passage~~s~~ à niveau»: toute intersection à niveau entre la voie ferrée et un passage, telle que reconnue par le gestionnaire de l'infrastructure, et ouverte aux usagers publics ou privés. Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.

6.3. «passage»: toute route, rue ou autoroute publique~~s~~ ou privée~~s~~, y compris les chemins et pistes cyclables, ou toute autre voie permettant le passage de personnes, d'animaux, de véhicules ou de machines.

6.4. «passage à niveau actif»: passage à niveau où les usagers du passage sont protégés ou avertis de l'approche d'un train par l'activation de dispositifs lorsqu'il est dangereux pour l'usager de traverser le passage à niveau ~~les voies~~.

– Protection au moyen de dispositifs physiques:
  – semi-barrières ou barrières complètes,
  – portails.
– Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau:
  – dispositifs visibles: feux,
  – dispositifs audibles: cloches, sirènes, klaxons, etc.,
  – dispositifs physiques, par exemple ralentisseurs engendrant des vibrations.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit:

1. «passage à niveau avec protection et/ou avertissement automatiques côté usagers ~~du passage~~»: passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés par l'approche du train ⌦ ou qui dispose d'une protection par système d'enclenchement côté rails ⌫ .

Ces passages à niveau sont classés comme suit:

i) avertissement automatique côté usagers;

ii) protection automatique côté usagers;

iii) protection et avertissement automatiques côté usagers;

iv) protection et avertissement automatiques côté usagers, et protection côté rails.

«protection ⌦ par système d'enclenchement ⌫ côté rails»: un signal ou tout autre système de protection des trains qui ne permet au train de continuer que si le passage à niveau assure la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles; à cette fin, on utilise des moyens de surveillance et/ou de détection d'obstacles.

2.«passage à niveau avec protection et/ou avertissement manuels côté usagers ~~du passage~~»: passage à niveau où la protection et/ou l'avertissement sont activés manuellement ⌦ par un membre du personnel ferroviaire ⌫ et où il n'y a pas de ⌦ protection par système ⌫ ~~signal ferroviaire~~ d'enclenchement ⌦ côté rails ⌫ ~~signalant au train qu'il ne peut poursuivre que lorsque la protection et/ou l'avertissement du passage à niveau sont activés~~.

Ces passages à niveau sont classés comme suit:

v) avertissement manuel côté usagers;

vi) protection manuelle côté usagers;

vii) protection et avertissement manuels côté usagers;

6.5. «passages à niveau passifs»: passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement et/ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'usager de traverser les voies.

7. ***Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité***

7.1. «audit»: processus systématique, indépendant et documenté pour l'obtention d'informations probantes et leur évaluation objective afin de déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.

8. ***Définitions des bases d'étalonnage***

8.1. «train-kilomètre (train-km)~~km-train~~»: unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre le point de départ ~~l'origine~~ et le point de ~~la~~ destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.2. «voyageur-kilomètre (voyageur-km)~~passager-km~~»: unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur~~passager~~ par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

8.3. «km de ligne»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire ~~des~~ d'États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à plusieurs voies, seule la distance entre le point de départ et le point de destination est prise en considération.

8.4. «km de voie»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire ~~des~~ d'États membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2. Chaque voie d'une ligne ferroviaire à plusieurs voies est prise en considération.

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~ANNEXE II~~

~~NOTIFICATION DES RÈGLES DE SÉCURITÉ NATIONALES~~

~~Les règles de sécurité nationales à notifier à la Commission selon la procédure décrite à l'article 8 sont notamment les suivantes:~~

~~1. règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants;~~

~~2. règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires;~~

↓ 2008/110/CE article 1er, paragraphe 13

↓ Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16

~~4. règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic;~~

~~5. règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (statuts de la société) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires;~~

~~6. règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI;~~

~~7. règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.~~

ANNEXE III

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. EXIGENCES APPLICABLES AU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. ÉLEMENTS ESSENTIELS DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

– dans les STI,

ou

– dans les règles nationales visées à l'article 8 et à l'annexe II,

ou

– dans d'autres règles pertinentes,

ou

– dans les décisions de l'autorité,

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;

~~h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;~~

~~i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;~~

~~j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.~~

~~ANNEXE IV~~

~~DÉCLARATIONS POUR LA PARTIE DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUE AU RÉSEAU~~

~~Les documents ci-après doivent être soumis pour permettre à l'autorité de sécurité de délivrer la partie du certificat de sécurité spécifique au réseau:~~

- ~~une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles nationales de sécurité et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité,~~
- ~~une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié,~~
- ~~une documentation à fournir par l'entreprise ferroviaire sur les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles nationales et ont été dûment certifiés.~~

~~Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et à d'autres dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.~~

ANNEXE V

CONTENU DES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

1. RESUME

Le résumé contient une brève description de l'événement, avec indication de la date, du lieu et des conséquences. Il énonce les causes directes ainsi que les facteurs qui ont contribué à l'événement et les causes sous-jacentes établies par l'enquête. Les recommandations principales sont indiquées, de même que des informations sur les destinataires de ces recommandations.

2. FAITS IMMEDIATS DE L'EVENEMENT

1. L'événement:

- date, heure exacte et lieu de l'événement,
- description des circonstances et du site de l'accident, y compris des efforts des services de secours et d'urgence,
- décision d'ouvrir une enquête, composition de l'équipe d'enquêteurs et réalisation de l'enquête.

2. Les circonstances de l'événement:

- le personnel et les contractants impliqués ainsi que les autres parties et témoins,
- les trains et leur composition, ainsi que le numéro d'enregistrement du matériel roulant impliqué,
- la description de l'infrastructure et du système de signalisation - types de voie, aiguillages, enclenchement, signaux, protection des trains,
- les moyens de communication,
- les travaux effectués sur le site ou à proximité de celui-ci,
- le déclenchement du plan d'urgence ferroviaire et sa chaîne d'événements,
- le déclenchement du plan d'urgence des services publics de secours, de la police et des services médicaux et sa chaîne d'événements.

3. Pertes humaines, personnes blessées et dommages matériels:

- passagers et tiers, personnel, y compris les contractants,
- fret, bagages et autres biens,
- matériel roulant, infrastructure et environnement.

4. Circonstances externes:

- conditions météorologiques et références géographiques.

3. COMPTE RENDU DES INVESTIGATIONS ET ENQUETES

1. Résumé des témoignages (sous réserve de protection de l'identité des personnes):

- personnel des chemins de fer, y compris les contractants,
- autres témoins.

2. Système de gestion de la sécurité:

– cadre organisationnel et manière dont les ordres sont donnés et exécutés,

– exigences applicables au personnel et manière dont leur respect est assuré,

– routines de contrôle et de vérification interne et leurs résultats,

– interface entre les différents acteurs présents sur l'infrastructure.

3. Règles et réglementations:

– règles et réglementation publique communautaire et nationale applicables,

– autres règles, telles que les règles d'exploitation, les instructions locales, les exigences applicables au personnel, les prescriptions d'entretien et les normes applicables.

4. Fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques:

– système de signalisation et de contrôle-commande, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données,

– infrastructure,

– équipements de communications,

– matériel roulant, y compris les enregistrements des enregistreurs automatiques de données.

5. Documentation du système opératoire:

– mesures prises par le personnel pour le contrôle du trafic et la signalisation,

– échange de messages verbaux en relation avec l'événement, y compris la documentation provenant des enregistrements,

– mesures prises pour protéger et sauvegarder le site de l'événement.

6. Interface homme-machine-organisation:

– temps de travail du personnel impliqué,

– circonstances médicales et personnelles ayant influencé l'événement, y compris l'existence de stress physique ou psychologique,

– conception des équipements ayant un impact sur l'interface homme-machine.

7. Événements antérieurs de nature comparable.

4. ANALYSE ET CONCLUSIONS

1. Compte rendu final de la chaîne des événements:

– établissement des conclusions concernant l'événement, sur la base des faits établis à la section 3.

2. Discussion:

– analyse des faits établis à la section 3 afin de tirer les conclusions sur les causes de l'événement et l'efficacité des services de secours.

3. Conclusions:

– causes directes et immédiates de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques,

– causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien,

– causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.

4. Observations complémentaires:

– déficiences et lacunes établies pendant l'enquête, mais sans incidences sur les conclusions concernant les causes.

5. MESURES QUI ONT ETE PRISES

– Compte rendu des mesures déjà prises ou adoptées à la suite de l'événement.

6. RECOMMANDATIONS

↑

ANNEXE II

PARTIE A

Directive abrogée et liste de ses modifications ultérieures

(visées à l'article 32)

Directive 2004/49/CE	(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)
Directive 2008/57/CE	(JO L 191 du 18.7.2008, p. 1)
Directive 2008/110/CE	(JO L 345 du 23.12.2008, p. 62)
Directive 2009/149/CE de la Commission	(JO L 313 du 28.11.2009, p. 65)
Rectificatif, directive 2004/49/CE	(JO L 220 du 21.6.2004, p. 16)

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

(visés à l'article 32)

Directive	Date limite de transposition
2004/49/CE	30 avril 2006
2008/57/CE	19 juillet 2010
2008/110/CE	24 décembre 2010
2009/149/CE	18 juin 2010

ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2004/49/CE	La présente directive
Article 1er	Article 1er
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7	Article 7
Article 8	Article 8
Article 9	Article 9
Article 10	Article 10
Article 11	Article 12
Article 12	Article 11
Article 13	Article 13
Article 14 *bis*, paragraphes 1 à 7	Article 14
Article 14 *bis*, paragraphe 8	Article 15
Article 15	--
Article 16	Article 16
Article 17	Article 17
Article 18	Article 18
Article 19	Article 19
Article 20	Article 20
Article 21	Article 21
Article 22	Article 22

Article 23	Article 23
Article 24	Article 24
Article 25	Article 25
Article 26	--
--	Article 26
Article 27	Article 27
Article 28	--
Article 29	--
Article 30	--
Article 31	Article 28
Article 32	Article 29
--	Article 30
--	Article 31
Article 33	Article 32
--	Article 33
Article 34	Article 34
Article 35	Article 35
Annexe I	Annexe I
Annexe II	--
Annexe III	--
Annexe IV	--
Annexe V	--
--	Annexe II