RÈGLEMENT (UE) Nº 1078/2012 DE LA COMMISSION

du 16 novembre 2012

concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

(1) La Commission devrait adopter la deuxième série de méthodes de sécurité communes (MSC) couvrant au moins les méthodes prévues à l'article 6, paragraphe 3, point c), de la directive 2004/49/CE, sur la base d'une recommandation de l'Agence ferroviaire européenne (l'«Agence»).

(2) Le 5 octobre 2009, la Commission a confié à l'Agence, en vertu de la directive 2004/49/CE, un mandat pour l'élaboration d'un projet de méthode de sécurité commune (MSC) permettant de vérifier la conformité de l'exploitation et de l'entretien des sous-systèmes structurels avec les exigences essentielles applicables. Cette MSC devrait préciser les méthodes à utiliser à la fois pour vérifier que les sous-systèmes structurels (y compris l'exploitation et la gestion du trafic) sont exploités et entretenus conformément à toutes les exigences essentielles liées à la sécurité et pour contrôler que les sous-systèmes et leur intégration dans les systèmes continuent de satisfaire à leurs exigences de sécurité lorsqu'ils sont exploités et entretenus. Donnant suite au mandat de la Commission, l'Agence a présenté à cette dernière sa recommandation sur la MSC, étayée par un rapport d'analyse d'impact. Le présent règlement repose sur la recommandation de l'Agence.

(3) Pour permettre l'intégration, l'exploitation et l'entretien en toute sécurité des sous-systèmes structurels dans le système ferroviaire et garantir le respect des exigences essentielles durant l'exploitation, les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, ainsi que les systèmes d'entretien des entités chargées de l'entretien, devraient comprendre toutes les dispositions nécessaires, notamment des processus, des procédures et des mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. En conséquence, le contrôle de l'application correcte et de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, ainsi que des systèmes d'entretien des entités chargées de l'entretien, devrait couvrir les exigences applicables aux sous-systèmes structurels dans leur contexte opérationnel.

(4) Le présent règlement devrait permettre la gestion efficace de la sécurité du système ferroviaire durant ses activités d'exploitation et d'entretien et, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement possible, améliorer le système de gestion.

(5) Le présent règlement devrait également permettre de déceler dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Les activités de contrôle devraient relever d'un processus harmonisé permettant de gérer ces formes de manquements durant les activités d'exploitation et d'entretien. Ce processus harmonisé devrait notamment être utilisé pour vérifier si les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure aboutissent aux résultats escomptés et s'il en va de même pour le système d'entretien des entités chargées de l'entretien.

(6) Pour exercer leur activité en toute sécurité, y compris sur des réseaux spécifiques, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure devraient utiliser leur système de gestion de la sécurité pour contrôler l'application correcte et les résultats des dispositions qu'ils ont élaborées.

(7) Le présent règlement devrait faciliter l'accès au marché des services de transport ferroviaire grâce à l'harmonisation du processus de contrôle afin de garantir le maintien du niveau de sécurité du système ferroviaire. De plus, le présent règlement devrait contribuer à instaurer la confiance mutuelle et la transparence entre les États membres en harmonisant, d'une part, l'échange d'informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs intervenant dans le secteur ferroviaire afin de gérer la sécurité entre les différentes interfaces de ce secteur et, d'autre part, les éléments prouvant l'application du processus de contrôle.

(8) Afin de rendre compte à la Commission de l'efficacité et de l'application du présent règlement et, le cas échéant, de formuler des recommandations en vue d'améliorer ce dernier, l'Agence devrait être en mesure de collecter des informations pertinentes auprès des différents acteurs concernés, notamment les autorités nationales de sécurité, auprès des organismes de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et auprès d'autres entités chargées de l'entretien qui ne relèvent pas du règlement (UE) nº 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret ([2]).

([1]) JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

([2]) JO L 122 du 11.5.2011, p. 22.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit une méthode de sécurité commune (MSC) en matière de contrôle, permettant de gérer efficacement la sécurité dans le système ferroviaire durant les activités d'exploitation et d'entretien et, le cas échéant, d'améliorer le système de gestion.

2. Le présent règlement est utilisé pour les finalités suivantes:

a) vérifier l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques. Dans le cas des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la vérification englobera les éléments techniques, opérationnels et organisationnels qui sont nécessaires à la délivrance du certificat/de l'agrément visé à l'article 10, paragraphe 2, point a), et à l'article 11, paragraphe 1, point a), ainsi que les dispositions adoptées en vue d'obtenir le certificat/l'agrément visé à l'article 10, paragraphe 2, point b), et à l'article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 2004/49/CE;

b) vérifier si le système de gestion est correctement appliqué dans son ensemble et s'il atteint les résultats escomptés; et

c) identifier et mettre en œuvre des mesures appropriées de nature préventive et/ou corrective si des manquements pertinents sont constatés concernant les points a) et b).

3. Le présent règlement s'applique aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi qu'aux entités chargées de l'entretien.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 3 de la directive 2004/49/CE sont applicables.

En outre, on entend par:

a) «système de gestion», soit les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure au sens de l'article 3, point i), de la directive 2004/49/CE et conformes aux exigences fixées à l'article 9 et à l'annexe III de cette directive, soit le système d'entretien des entités chargées de l'entretien conforme aux exigences fixées à l'article 14 *bis*, paragraphe 3, de ladite directive;

b) «contrôle», les dispositifs mis en place par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure ou les entités chargées de l'entretien pour vérifier que leur système de gestion est correctement appliqué et efficace;

c) «interfaces», les interfaces au sens de l'article 3, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission [1].

[1] JO L 108 du 29.4.2009, p. 4.

Article 3

Processus de contrôle

1. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien:

a) sont chargés de mener le processus de contrôle décrit à l'annexe;

b) veillent à ce que les mesures de contrôle des risques mises en œuvre par leurs contractants soient également contrôlées conformément au présent règlement. À cette fin, ils appliquent le processus de contrôle décrit à l'annexe ou concluent des dispositions contractuelles imposant à leurs contractants de l'appliquer.

2. Le processus de contrôle comprend les activités suivantes:

a) définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle;

b) collecte et analyse d'informations;

c) établissement d'un plan d'action pour les cas de manquement inacceptable aux exigences fixées dans le système de management;

d) mise en œuvre du plan d'action éventuellement établi;

e) évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action éventuellement établi.

Article 4

Échange d'informations entre les acteurs concernés

1. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien, y compris leurs contractants, concluent des dispositions contractuelles garantissant qu'ils s'échangent mutuellement toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité obtenues en appliquant le processus de contrôle décrit à l'annexe, afin de permettre aux autres parties de prendre les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système ferroviaire.

2. Si les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien décèlent, grâce au processus de contrôle, un risque pertinent pour la sécurité résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements d'équipements techniques, notamment ceux de sous-systèmes structurels, ils signalent ces risques aux autres parties concernées afin de leur permettre de prendre toutes les mesures correctives nécessaires pour garantir le maintien du niveau de sécurité du système ferroviaire.

Article 5

Rapports

1. Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires rendent comptent de l'application du présent règlement à l'autorité nationale de sécurité dans les rapports annuels sur la sécurité qu'ils lui soumettent conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE.

2. L'autorité nationale de sécurité rend compte, conformément à l'article 18 de la directive 2004/49/CE, de l'application du présent règlement par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructures et, dans la mesure où elle en a connaissance, par les entités chargées de l'entretien.

3. Le rapport annuel d'entretien des entités chargées de l'entretien des wagons de fret, visé au point I.7.4, lettre k), de l'annexe III du règlement (UE) n° 445/2011, contient des informations sur l'expérience acquise par les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent règlement. L'Agence rassemble ces informations en coordination avec les organismes de certification correspondants.

4. Les autres entités chargées de l'entretien qui ne relèvent pas du règlement (UE) n° 445/2011 partagent également leur expérience avec l'Agence en ce qui concerne l'application du présent règlement. L'Agence coordonne le partage d'expérience avec ces entités chargées de l'entretien.

5. L'Agence collecte toutes les informations sur l'expérience acquise dans l'application du présent règlement et, le cas échéant, adresse des recommandations à la Commission en vue d'améliorer ce dernier.

6. Les autorités nationales de sécurité aident l'Agence à collecter ces informations auprès des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure.

7. L'Agence soumet à la Commission, au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, un rapport analysant l'efficacité de la méthode et l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien dans l'application du présent règlement.

Article 6

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 7 juin 2013.

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

Fait à Bruxelles, le 16 novembre 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

LE PROCESSUS DE CONTRÔLE

1. **Généralités**

1.1. Le processus de contrôle est alimenté par les éléments de tous les processus et procédures appartenant au système de gestion, notamment les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques.

1.2. Les activités du processus de contrôle visées à l'article 3, paragraphe 2, sont décrites aux points 2 à 6.

1.3. Ce processus de contrôle est répétitif et itératif, comme il ressort du diagramme figurant en appendice ci-après.

2. **Définition d'une stratégie, de priorités et d'un ou de plusieurs plans en matière de contrôle**

2.1. Sur la base de son système de gestion, chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure et entité chargée de l'entretien a pour tâche de définir sa stratégie, ses priorités et son ou ses plans en matière de contrôle.

2.2. Le choix des priorités est décidé en tenant compte des informations émanant des domaines qui présentent les risques les plus grands et qui pourraient entraîner des conséquences néfastes pour la sécurité s'ils ne sont pas contrôlés de manière efficace. Les activités de contrôle sont classées par ordre de priorité, en indiquant le temps, les efforts et les ressources nécessaires. L'ordre de priorité tient compte également des résultats obtenus lors des processus de contrôle antérieurs.

2.3. Le processus de contrôle décèle dès que possible les manquements dans l'application du système de gestion qui sont susceptibles d'entraîner des accidents ou des incidents, survenus ou évités de justesse, ou d'autres événements dangereux. Il entraîne la mise en œuvre de mesures destinées à remédier à ces situations de non-respect.

2.4. La stratégie et le(s) plan(s) de contrôle définissent des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qui sont capables:

a) de donner rapidement l'alerte en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, ou de donner l'assurance que les résultats attendus seront atteints comme prévu;

b) de fournir des informations sur des résultats non souhaités;

c) d'étayer la prise de décision.

3. **Collecte et analyse d'informations**

3.1. La collecte et l'analyse d'informations sont effectuées conformément à la stratégie, aux priorités et au(x) plan(s) définis en matière de contrôle.

3.2. Chacun des indicateurs visés au point 2.4 donne lieu aux actions suivantes:

a) collecter les informations nécessaires;

b) évaluer si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont correctement mis en œuvre;

c) vérifier si les processus, les procédures et les mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques sont efficaces et s'ils atteignent les résultats escomptés;

d) évaluer si le système de gestion dans son ensemble est correctement appliqué et s'il atteint les résultats escomptés;

e) analyser et évaluer les manquements décelés en ce qui concerne les points b), c) et d), et identifier les causes de ces manquements.

4. **Établissement d'un plan d'action**

4.1. Les manquements décelés qui sont jugés inacceptables donnent lieu à l'établissement d'un plan d'action, permettant ainsi:

a) de faire respecter la mise en œuvre correcte des processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques comme indiqué; ou

b) d'améliorer les processus, procédures et mesures techniques, opérationnelles et organisationnelles en matière de contrôle des risques; ou

c) de définir et mettre en œuvre des mesures supplémentaires de contrôle des risques.

4.2. Le plan d'action comprend notamment les informations suivantes:

a) objectifs et résultats escomptés;

b) mesures préventives et/ou correctives requises;

c) personne chargée de la mise en œuvre des actions;

d) dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre;

e) personne chargée d'évaluer l'efficacité des mesures du plan d'action conformément au point 6;

f) examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.

4.3. Afin de gérer la sécurité au niveau des interfaces, l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entité en charge de la maintenance décident, en accord avec les autres acteurs concernés, qui est chargé de la mise en œuvre du plan d'action requis ou de sa mise en œuvre partielle.

5. **Mise en œuvre du plan d'action**

5.1. Le plan d'action défini au point 4 est mis en œuvre de manière à rectifier les manquements décelés.

6. **Évaluation de l'efficacité des mesures du plan d'action**

6.1. Le processus de contrôle décrit dans la présente annexe est également utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des mesures recensées dans le plan d'action.

6.2. L'évaluation de l'efficacité du plan d'action comprend notamment les actions suivantes:

a) vérifier si le plan d'action est mis en œuvre correctement et mené à terme dans les délais prévus;

b) vérifier si le résultat escompté est atteint;

c) vérifier si les conditions initiales ont changé entre-temps et si les mesures de contrôle des risques définies dans le plan d'action sont toujours adaptées aux circonstances;

d) vérifier si d'autres mesures de contrôle des risques sont nécessaires.

7. **Preuve de l'application du processus de gestion**

7.1. Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il a été appliqué correctement. Cette documentation est constituée avant tout à des fins d'évaluation interne. Sur demande:

a) les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure mettent cette documentation à la disposition de l'autorité nationale de sécurité;

b) les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition de l'organisme de certification. Si des interfaces sont gérées au moyen de contrats, les entités chargées de l'entretien mettent cette documentation à la disposition des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure correspondants.

7.2. La documentation produite en vertu du point 7.1 comprend notamment:

a) une description de l'organisation et du personnel désigné pour mener à bien le processus de contrôle;

b) les résultats des différentes activités du processus de contrôle énumérées à l'article 3, paragraphe 2, et notamment les décisions prises;

c) dans les cas de manquements décelés qui sont jugés inacceptables, une liste de toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat requis.

Appendice

Cadre du processus de contrôle

