Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B ►C1 **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) ◄

(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008	L 191	1	18.7.2008
►M2	Directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008	L 345	62	23.12.2008
►M3	Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009	L 313	65	28.11.2009
►M4	Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012	L 343	32	14.12.2012
►M5	Directive 2014/88/UE de la Commission du 9 juillet 2014	L 201	9	10.7.2014

Rectifiée par:

►C1	Rectificatif, JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 (2004/49/CE)

▼B

▼C1

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)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ([1]),

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

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ([4]), au vu du projet commun approuvé le 23 mars 2004 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

(1) 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 ([5]), 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.

(2) 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

([1]) JO C 126 E du 28.5.2002, p. 332.
([2]) JO C 61 du 14.3.2003, p. 131.
([3]) JO C 66 du 19.3.2003, p. 5.
([4]) Avis du Parlement européen du 14 janvier 2003 (JO C 38 E du 12.2.2004, p. 92), position commune du Conseil du 26 juin 2003 (JO C 270 E du 11.11.2003, p. 25) et position du Parlement européen du 23 octobre 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 22 avril 2004 et décision du Conseil du 26 avril 2004.
([5]) JO L 237 du 24.8.1991, 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).
([6]) JO L 143 du 27.6.1995, 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).

▼C1

ferroviaire et la certification en matière de sécurité ([1]) 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.

(3) 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.

(4) 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.

(5) Tous ceux qui exploitent le 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 de sécurité consistant à fournir un cadre réglementaire national et à surveiller les performances des opérateurs.

(6) 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

([1]) JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission (JO L 289 du 26.10.2002, p. 30).

▼C1

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 ([1]) 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 ([2]) ou de toute autre législation communautaire pertinente.

(7) 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.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) 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.

([1]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.
([2]) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

▼C1

(12) 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 [1] 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.

(13) 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.

(14) 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 [2], 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 [3].

(15) 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.

(16) 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 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.

---

[1] Voir page 3 du présent Journal officiel.
[2] JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.
[3] 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).

▼C1

(17) 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.

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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 ([1]).

(21) 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.

(22) 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

([1]) 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).

▼C1

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.

(23) 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 de nouveaux accidents, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics. Les autres accidents et incidents pourraient être d'importants précurseurs d'accidents graves et devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité, le cas échéant.

(24) 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 témoins. 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 de sécurité nationale ou à l'organisme de 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, l'organisme d'enquête devrait établir un groupe d'enquête ayant les compétences nécessaires pour trouver les causes immédiates et sous-jacentes.

(25) 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.

(26) 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.

▼C1

(27) 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 ([1]).

(28) 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.

(29) 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 doivent être effectives, proportionnées et dissuasives,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet d'assurer le développement et l'amélioration de la sécurité des chemins de fer communautaires, ainsi que l'amélioration de l'accès au marché pour les services de transport ferroviaire, par:

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

b) la définition des responsabilités des acteurs;

c) la mise au point d'objectifs de sécurité communs et de méthodes de sécurité communes en vue d'harmoniser davantage les réglementations nationales;

d) la création obligatoire, dans chaque État membre, d'une autorité 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.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼C1

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.

2. 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;

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 de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises ferroviaires opérant uniquement sur ces réseaux;

c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises;

▼M2

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.

▼C1

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;

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;

c) «entreprise ferroviaire», une entreprise ferroviaire au sens 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 par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

▼C1

d) «spécifications techniques d'interopérabilité (STI)», les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis 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 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;

g) «autorité de sécurité», l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la présente directive ou tout organisme binational chargé de ces tâches par 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 qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire, qui sont imposées au niveau des États membres et sont applicables à plus d'une entreprise ferroviaire, quel que soit l'organisme qui les prescrit;

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

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 matériel roulant en 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 ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par «importants dommages» 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;

▼C1

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 l'incident;

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

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 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 dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels;

▼M2

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 à l'article 33 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire (refonte) ([1]) (ci-après dénommée «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 RNV;

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

▼C1

CHAPITRE II

MISE EN PLACE ET GESTION DE LA SÉCURITÉ

Article 4

Mise en place et amélioration de la sécurité ferroviaire

1. Les États membres veillent à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la

([1]) JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

▼C1

législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

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.

3. 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 mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération les uns avec les autres, à appliquer les règles et normes de sécurité nationales, et 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 tiers.

4. Cela n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, de chaque fournisseur de services d'entretien, de chaque ►M2 détenteur ◄, de chaque prestataire de services et de chaque entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que 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 et/ou les gestionnaires de l'infrastructure.

Article 5

Indicateurs de sécurité communs

1. Afin de faciliter l'évaluation de la réalisation des OSC et de permettre de suivre l'évolution générale de la sécurité 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 autorités de sécurité conformément 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 l'annexe I.

▼M2

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*.

▼C1

Article 6

Méthodes de sécurité communes

▼M2

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*.

▼C1

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. Les MSC décrivent la manière dont le niveau 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

▼M2

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.

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 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*.

▼C1

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.

▼C1

3. ►M2 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*. ◄

Toutes les propositions de projets d'OSC ou d'OSC révisés reflètent les obligations des États membres telles que définies à l'article 4, paragraphe 1. Elles sont accompagnées d'une évaluation des coûts et des avantages estimés indiquant leurs conséquences vraisemblables pour tous les opérateurs et acteurs économiques concernés, ainsi que leurs répercussions en termes d'acceptation des risques par l'opinion. Elles comportent un calendrier en vue de la mise en œuvre progressive des OSC, le cas échéant, notamment pour tenir compte de la nature et de l'ampleur des investissements requis pour leur application. Les propositions comprennent une analyse des effets éventuels sur les STI définies pour les sous-systèmes et contiennent, le cas échéant, des propositions relatives aux modifications à apporter par voie de conséquence aux STI.

4. Les OSC définissent les niveaux de sécurité 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, le personnel, y compris le personnel des 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 personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires;

b) les risques pour la société.

▼M2

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*.

▼C1

6. Les États membres apportent à leurs règles de sécurité nationales 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.

▼C1

Article 8

Règles de sécurité nationales

1. 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.

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.

▼C1

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 soient appliqués.

2. Le système de gestion de la sécurité satisfait aux exigences et contient les éléments définis dans l'annexe III, adaptés en fonction de la nature, de l'importance 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 maintenance et de matériel et le recours à des 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.

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 dans le but de coordonner les 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 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 réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;

b) la mise au point d'indicateurs 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 des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.

CHAPITRE III

CERTIFICATION ET AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Article 10

Certificats de sécurité

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.

▼M2

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.

▼C1

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;

▼M2

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.

▼C1

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).

5. Le certificat de sécurité est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire au plus tard tous les 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 informe sans délai l'autorité de sécurité compétente de toutes les modifications importantes des conditions de la partie pertinente du certificat. Il informe en outre l'autorité de sécurité compétente de l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou de l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant.

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

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).

▼C1

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.

6. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité visés au paragraphe 2, point a). La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la 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.

Article 11

Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure

1. Afin d'être habilité à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit obtenir de l'autorité 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 à l'article 9 et à l'annexe III,

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 renouvelable, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure, à des intervalles n'excédant pas 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 de sécurité de toute modification de ce type.

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

3. L'autorité de sécurité notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des agréments de sécurité. 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.

▼C1

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.

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 remplir les conditions d'obtention du certificat de sécurité.

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

Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et 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 examens et la délivrance 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 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 les STI ou les règles de sécurité nationales visées à l'article 8 et à l'annexe II.

▼C1

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 disposition d'autres entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et puisse inclure 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 en mesure de tenir compte de toutes formation, qualifications et expérience pouvant avoir été acquises 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 communiquer celles-ci.

4. Dans tous les cas, chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire d'infrastructure est responsable du niveau de formation et de la qualification de son personnel exerçant des tâches en rapport avec la sécurité, comme indiqué à l'article 9 et à l'annexe III.

▼M1

———

▼M2

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 RNV conformément à l'article 33 de la directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire.

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

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue 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 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 certifiée par un organe accrédité ou reconnu conformément au 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 d'infrastructure, la conformité 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 et est confirmée sur les certificats définis dans ces procédures.

▼M2

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.

6. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 5 sont valables dans toute 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.

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 mesures, 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 et pour lesquels la conformité aux exigences visées 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 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.

Ces autres mesures sont mises en oeuvre par le biais de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente:

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

▼M2

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

Ces dérogations sont identifiées 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 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..

▼C1

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

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; 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.

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

▼M2

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;

▼C1

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;

▼C1

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;

▼M2

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.

▼C1

3. 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 en vertu d'un contrat.

Article 17

Critères de décision

1. L'autorité de sécurité accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses 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 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 de sécurité consulte toutes les parties concernées et 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'autorité de sécurité effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a 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 de sécurité.

4. Les autorités de sécurité procèdent à un échange de vues et d'expériences intense 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.

▼C1

Article 18

Rapport annuel

Chaque année, l'autorité 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, des ISC définis dans 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;

▼M2

e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 14 *bis*, paragraphe 8.

▼C1

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 accidents graves survenus sur le système ferroviaire, l'objectif de ces enquêtes étant l'amélioration 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 transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel.

L'organisme d'enquête décide s'il convient d'effectuer ou non une enquête sur tel accident ou incident. 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 au niveau d'un système;

c) ses conséquences sur la sécurité ferroviaire au niveau communautaire;

d) les demandes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'autorité 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.

▼C1

4. L'enquête ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité.

Article 20

Statut de l'enquête

1. Les États membres définissent, dans le cadre de leur système juridique, 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:

a) 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 fins d'examen ou d'analyse;

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

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

e) 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'autres témoins;

g) accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires impliquées et l'autorité 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 de sécurité et de tout organisme de 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 obtenir des ressources suffisantes à cet effet. Les enquêteurs obtiennent un statut leur donnant les garanties d'indépendance nécessaires.

▼C1

3. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, l'autorité 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 en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et 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 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 homologues d'un autre État membre sont invités à participer à une enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et agréée 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 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.

▼C1

3. L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence 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 établi 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 rapport indique l'objectif de l'enquête, comme mentionné à l'article 19, paragraphe 1, et contient, 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 parties et organismes intéressés dans d'autres États membres.

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 recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

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'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.

▼C1

2. Les recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre ou à d'autres États membres. Les États membres et leur autorité de sécurité 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 de sécurité et d'autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, d'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

COMPÉTENCES D'EXÉCUTION

▼M2

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*.

▼C1

Article 27

Comité

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

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.

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

▼M2

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.

▼C1

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.

▼M2

———————

▼C1

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.

▼C1

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.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

▼M4

_____

_____

▼C1

Article 31

Rapport et autres actions communautaires

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.

Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions portant sur d'autres actions communautaires.

Article 32

Sanctions

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 à la Commission au plus tard à la date visée à l'article 33 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 33

Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 avril 2006. Ils en informent immédiatement la Commission.

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. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

▼C1

Article 34

Entrée en vigueur

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

Article 35

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼M5

ANNEXE I

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Les indicateurs de sécurité communs (ISC) sont notifiés annuellement par les autorités de sécurité définies à l'article 3, point g).

Lorsqu'ils sont notifiés, les indicateurs relatifs aux activités visées à l'article 2, paragraphe 2, points a) et b), sont présentés 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 de sécurité à la première occasion et au plus tard dans le rapport annuel suivant.

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

1. **Indicateurs relatifs aux accidents**

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

— collision de train avec un véhicule ferroviaire,

— collision de train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit,

— déraillement de train,

— accident à un passage à niveau, y compris un accident impliquant des piétons à un passage à niveau, et une nouvelle ventilation pour les cinq types de passages à niveau définis au point 6.2,

— accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides et des tentatives de suicide,

— incendie dans le matériel roulant,

— 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 déraillement suivi d'un incendie).

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

— voyageur (également relatif au nombre total de voyageurs-kilomètres et de trains de voyageurs-kilomètres),

— membre du personnel ou sous-traitant,

— usager des passages à niveau,

— intrus,

— autre personne sur un quai,

— autre personne qui n'est pas sur un quai.

▼M5

2. **Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses**

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

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

— nombre d'accidents de ce type entraînant la perte de marchandises dangereuses.

3. **Indicateurs relatifs aux suicides**

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

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

Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de précurseurs d'accidents et ventilation selon les types de précurseurs suivants:

— rupture de rail,

— gauchissement de la voie et autre défaut d'alignement des rails,

— panne de signalisation contraire à la sécurité,

— signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque,

— signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque,

— rupture de roue du matériel roulant en service,

— rupture d'essieu du matériel roulant en service.

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils aient entraîné ou non un accident. (Un précurseur ayant entraîné un accident significatif est également notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs; un précurseur n'ayant pas entraîné d'accident significatif est uniquement notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs.)

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

Coût total et relatif (par train-kilomètre), 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 des accidents significatifs.

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.

▼M5

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

6.1. Pourcentage de voies dotées de systèmes de protection des trains (TPS) en service, pourcentage de trains-kilomètres utilisant des TPS embarqués qui prévoient:

— avertissement,

— avertissement et arrêt automatique,

— avertissement et arrêt automatique et contrôle discret de la vitesse,

— avertissement et arrêt automatique et contrôle continu de la vitesse.

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

a) passage à niveau passif;

b) passage à niveau actif:

i) manuel;

ii) automatique avec avertissement côté usagers;

iii) automatique avec protection côté usagers;

iv) avec protection côté rails.

▼M5

Appendice

Définitions communes des ISC et méthodes communes de calcul de l'impact économique 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, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation, à l'exception des accidents dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts.

1.2. «Dommages significatifs au matériel, 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, y compris une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule.

1.5. «Collision de train avec un véhicule ferroviaire»: une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train ou d'un véhicule ferroviaire, ou avec du matériel roulant de manœuvre.

1.6. «Collision de train avec un obstacle 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 véhicule ou un usager qui traverse les voies), y compris une collision avec les lignes aériennes de contact.

1.7. «Déraillement de train»: tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails.

1.8. «Accident à un passage à niveau»: tout accident survenant à un passage 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.

1.9. «Accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement»: accident subi par une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché, y compris les personnes qui tombent des véhicules ferroviaires, ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.

1.10. «Incendie dans le matériel roulant»: incendie ou explosion qui se produit dans un véhicule ferroviaire (y compris son chargement) lorsqu'il roule entre sa gare de départ et sa gare de destination, y compris lorsqu'il est 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.

▼M5

1.11. «Autre (accident)»: tout accident autre qu'une collision de train avec un véhicule ferroviaire, qu'une collision avec un obstacle à l'intérieur du gabarit, qu'un déraillement de train, qu'un accident à un passage à niveau, qu'un accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement ou qu'un incendie dans le matériel roulant.

1.12. «Voyageur»: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire, y compris un voyageur tentant d'embarquer à bord ou de débarquer d'un train en mouvement, pour les statistiques d'accidents uniquement.

1.13. «Membre du personnel ou sous-traitant»: toute personne qui travaille en relation avec les chemins de fer et qui est en service au moment de l'accident, y compris le personnel des sous-traitants, les sous-traitants indépendants, le personnel du train et les personnes chargées de la manutention du matériel roulant et de l'infrastructure.

1.14. «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.

1.15. «Intrus»: toute personne présente dans les emprises ferroviaires, alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception de l'usager des passages à niveau.

1.16. «Autre personne sur un quai»: toute personne sur un quai qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou sous-traitant», «usager des passages à niveau», «autre personne qui n'est pas sur un quai» ou «intrus».

1.17. «Autre personne qui n'est pas sur un quai»: toute personne qui n'est pas sur un quai qui n'est pas définie comme «voyageur», «membre du personnel ou sous-traitant», «usager des passages à niveau», «autre personne sur un quai» ou «intrus».

1.18. «Mort (personne tuée)»: toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident, à l'exception des suicides.

1.19. «Blessé (personne grièvement blessée)»: toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 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 substances et objets dont le transport est soit interdit par le RID, soit autorisé uniquement dans les conditions prévues dans le 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.

3.2. «Tentative de suicide»: acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant des blessures graves.

[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).

▼M5

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

4.1. «Rupture de rail»: tout rail qui se sépare en deux 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. «Gauchissement de la voie ou autre défaut d'alignement des rails»: tout défaut dans le continuum et la géométrie de la voie, nécessitant la fermeture de la voie ou la réduction immédiate de la vitesse autorisée.

4.3. «Panne de signalisation contraire 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. «Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque»: tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé et traverse un point à risque.

4.5. «Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque»: tout cas de figure dans lequel toute partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé mais ne traverse pas un point à risque.

On entend par mouvement non autorisé, tel que visé aux points 4.4 et 4.5 plus haut, le fait de passer:

— un signal lumineux de couleur latéral ou un sémaphore fermé, ou un ordre de s'arrêter, lorsqu'un système de protection des trains (TPS) n'est pas opérationnel,

— la fin d'une autorisation de mouvement liée à la sécurité prévue dans un TPS,

— 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 un véhicule 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 de sécurité peuvent faire rapport séparément sur les quatre points concernant le mouvement non autorisé plus haut et doivent notifier au moins un indicateur global regroupant des données sur les quatre éléments.

4.6. «Rupture de roue du matériel roulant en service»: rupture affectant la roue qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

4.7. «Rupture d'essieu du matériel roulant en service»: rupture affectant l'essieu qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

▼M5

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

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.

Lors du calcul des coûts que représentent les victimes, les morts et les blessés graves sont considérés séparément (la VPC est différente qu'il s'agisse d'un mort ou d'un blessé grave).

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 volonté de payer (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 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. Définitions

5.3.1. «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.

5.3.2. «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 coûts sont estimés par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sur la base de leur expérience; ils comprennent également les coûts liés à la location de matériel roulant à la suite de l'indisponibilité des véhicules endommagés.

▼M5

5.3.3. «Coûts des retards à la suite d'un accident»: la valeur monétaire des retards encourus par les usagers du transport ferroviaire (voyageurs 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 voyageur ferroviaire (par heure):

VT_P = [VT des voyageurs à titre professionnel] * [pourcentage moyen des voyageurs à titre professionnel par an] + [VT des voyageurs à titre non professionnel] * [pourcentage moyen des voyageurs à titre non professionnel par an]

La VT_P est mesurée en euros par voyageur et par heure.

«Voyageur à titre professionnel»: une personne voyageant dans le cadre de son activité professionnelle, à l'exclusion de ses déplacements domicile-lieu de travail.

Valeur du temps pour un train de marchandises (par heure):

VT_F = [VT des trains de marchandises] * [(tonne - km)/(train - km)]

La VT_F est mesurée en euros par tonne de marchandises et par heure.

Tonnage moyen des marchandises transportées par train par an = (tonne - km)/(train - km)

CM = coût de 1 minute de retard d'un train

Train de voyageurs

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(voyageur - km)/(train - km)]$

Nombre moyen de voyageurs par train par an = (voyageur - km)/(train - km)

Train de marchandises

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

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 = CM_P * (minutes de retard des trains de voyageurs) + CM_F * (minutes de retard des trains de marchandises)

Champ d'application du modèle

Les coûts des retards sont calculés pour les accidents significatifs comme suit:

— retards réels sur les lignes ferroviaires où l'accident s'est produit, mesurés à la gare terminus,

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

▼M5

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

6.1. «Système de protection des trains (TPS)»: système qui contraint à respecter les signaux et les limitations de vitesse.

6.2. «Systèmes embarqués»: systèmes aidant le conducteur à respecter la signalisation latérale et la signalisation en cabine et qui permet donc une protection des points à risque et le respect des limitations de vitesse. Les différents TPS embarqués sont les suivants:

a) avertissement, permettant un avertissement automatique du conducteur;

b) avertissement et arrêt automatique, permettant un avertissement automatique du conducteur et un arrêt automatique en cas de passage d'un signal fermé sans autorisation;

c) avertissement et arrêt automatique et contrôle discret de la vitesse, permettant une protection aux points à risque. On entend par «contrôle discret de la vitesse» le contrôle de la vitesse à certains endroits (zones de contrôle de vitesse) à l'approche d'un signal;

d) avertissement et arrêt automatique et contrôle continu de la vitesse, permettant une protection aux points à risque et un contrôle continu des limites de vitesse de la ligne. On entend par «contrôle continu de la vitesse», une indication continue et le respect de la vitesse maximale autorisée sur tous les tronçons de la ligne.

Le type d) correspond au système de protection automatique des trains (ATP).

6.3. «Passage à niveau»: toute intersection à niveau entre une route ou un passage et une voie ferrée, 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.

6.4. «Route»: aux fins des statistiques d'accidents de chemin de fer, toute route, rue ou autoroute, publique ou privée, y compris les chemins et pistes cyclables adjacents.

6.5. «Passage»: toute voie, autre qu'une route, permettant le passage de personnes, d'animaux, de véhicules ou de machines.

6.6. «Passage à niveau passif»: passage à niveau sans aucune forme de système d'avertissement ou de protection activée lorsqu'il est dangereux pour l'usager de traverser les voies.

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

— La protection au moyen de dispositifs physiques comprend:

— des semi-barrières ou barrières complètes,

— des portails.

▼M5

— Avertissement au moyen d'équipements fixes installés aux passages à niveau:

— dispositifs visibles: feux,

— dispositifs audibles: cloches, sirènes, klaxons, etc.

Les passages à niveau actifs sont classés comme suit:

a) manuel: passage à niveau où la protection ou l'avertissement côté usagers sont activés manuellement par un membre du personnel ferroviaire;

b) automatique avec avertissement côté usagers: un passage à niveau où l'avertissement côté usagers est activé par l'approche du train;

c) automatique avec protection côté usagers: un passage à niveau où la protection côté usagers est activée par l'approche du train. Cette catégorie inclut les passages à niveau avec protection et avertissement côté usagers;

d) avec protection côté rails: un passage à niveau où un signal ou tout autre système de protection des trains permet au train de continuer dès que le passage à niveau assure pleinement la protection des usagers et qu'il est libre d'obstacles.

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

7.1. «Train-km»: 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 et le point de destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

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

7.3. «Km de ligne»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire 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.

7.4. «Km de voie»: longueur en kilomètres du réseau ferroviaire 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.

▼C1

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;

▼M2

_____

▼C1

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.

▼C1

ANNEXE III

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. *Exigences applicables au système de gestion de la sécurité*

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. *Éléments essentiels du système de gestion de la sécurité*

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;

▼C1

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.

▼C1

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.

▼C1

ANNEXE V

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

1. *Résumé*

   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 immédiats de l'événement*

   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 enquêtes*

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

▼C1

— 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.

▼C1

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 été prises*

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

6. *Recommandations*