

**DIRECTIVE (UE) 2016/798 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 11 mai 2016****relative à la sécurité ferroviaire****(refonte)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> a été modifiée de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à sa refonte.
- (2) La directive 2004/49/CE a établi un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire, en harmonisant le contenu des règles de sécurité, la certification sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités nationales de sécurité et les enquêtes sur les accidents. Néanmoins, afin de poursuivre les efforts sur la voie de l'établissement d'un espace ferroviaire unique européen, il est nécessaire de réviser en profondeur la directive 2004/49/CE.
- (3) Dans de nombreux États membres, les métros, tramways et autres systèmes ferroviaires légers sont soumis à des exigences techniques locales et sont exclus du champ d'application de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>. Afin de faciliter la mise en œuvre de la présente directive et de la directive (UE) 2016/797, ces deux directives devraient avoir le même champ d'application. Il y a lieu par conséquent d'exclure ces systèmes locaux du champ d'application de la présente directive.
- (4) Dans la mesure où il pourrait se révéler utile d'appliquer certains concepts visés dans la présente directive aux métros et à d'autres systèmes locaux, les États membres devraient être autorisés à décider, sans préjudice du champ d'application de la présente directive, d'appliquer certaines dispositions de la présente directive qu'ils jugent appropriées. Dans ce cas, les États membres devraient être autorisés à ne pas appliquer certaines obligations, comme les obligations de notification des règles nationales et d'établissement de rapports.
- (5) Les niveaux de sécurité du système ferroviaire de l'Union sont généralement élevés, en particulier lorsqu'on les compare au transport routier. La sécurité ferroviaire devrait être globalement maintenue et, lorsque cela est réalisable, constamment améliorée, en tenant compte du progrès technique et scientifique, et de l'évolution du droit de l'Union et du droit international. La priorité devrait être donnée à la prévention des accidents. Il convient également de tenir compte de l'incidence des facteurs humains.

<sup>(1)</sup> JO C 327 du 12.11.2013, p. 122.

<sup>(2)</sup> JO C 356 du 5.12.2013, p. 92.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 26 février 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 10 décembre 2015 (JO C 57 du 12.2.2016, p. 64). Position du Parlement européen du 28 avril 2016 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(4)</sup> 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 (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

<sup>(5)</sup> Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (voir page 44 du présent Journal officiel).

- (6) Si un État membre instaure un niveau de sécurité plus élevé, il devrait veiller à ce que la règle adoptée ne constitue pas un obstacle à l'interopérabilité ou ne donne pas lieu à une discrimination.
- (7) Les principaux acteurs du système ferroviaire de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, devraient, chacun pour sa propre partie, être entièrement en charge de la sécurité du système. Lorsque cela est approprié, ils devraient coopérer pour mettre en œuvre les mesures de maîtrise des risques.
- (8) Sans préjudice de la responsabilité incombant aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, il conviendrait de ne pas exclure que les autres acteurs, tels que les entités chargées de l'entretien, les fabricants, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les remplisseurs, les vidangeurs, les chargeurs, les déchargeurs, les fournisseurs de services d'entretien, les détenteurs, les prestataires de services et les entités adjudicatrices, assument la responsabilité de leurs produits, services et processus. Chaque acteur du système ferroviaire de l'Union devrait avoir la responsabilité, vis-à-vis des autres acteurs, de communiquer de manière exhaustive et exacte toute information utile pour contrôler l'aptitude des véhicules à rouler. Ceci concerne en particulier des informations sur l'état et l'historique d'un véhicule donné, les dossiers d'entretien, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.
- (9) Chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure et entité chargée de l'entretien veille à ce que ses contractants et les autres parties mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques. À cette fin, chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure et entité chargée de l'entretien devrait appliquer les méthodes de contrôle décrites dans les méthodes de sécurité communes (MSC). Leurs contractants devraient appliquer ce processus en vertu de dispositions contractuelles. Étant donné que ces dispositions sont un élément essentiel du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, ces derniers devraient de ce fait les communiquer à la demande de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après dénommée l'«Agence») instituée par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> ou de l'autorité nationale de sécurité dans le contexte des activités de surveillance.
- (10) Les États membres devraient favoriser une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure sont encouragés à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.
- (11) Des objectifs de sécurité communs (OSC) et des MSC ont été introduits progressivement pour maintenir la sécurité à un niveau élevé et, lorsque cela est nécessaire et raisonnablement réalisable, l'améliorer. Ils devraient servir d'outils pour évaluer la sécurité et les performances des opérateurs au niveau de l'Union et dans les États membres. Des indicateurs de sécurité communs (ISC) ont été établis pour évaluer la conformité des systèmes avec les OSC et faciliter le contrôle des performances en matière de sécurité ferroviaire.
- (12) Les règles nationales, qui sont souvent fondées sur des normes techniques nationales, sont remplacées progressivement par des règles fondées sur des normes communes, établies par les OSC, les MSC et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Afin de lever les obstacles à l'interopérabilité, il convient de réduire le volume des règles nationales, y compris des règles d'exploitation, en conséquence de l'extension du champ d'application des STI à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union et de la résolution des points ouverts des STI. À cette fin, les États membres devraient tenir à jour leur système de règles nationales, supprimer les règles obsolètes et en informer sans retard la Commission et l'Agence.
- (13) Il convient de rédiger et de publier les règles nationales d'une manière compréhensible pour tout utilisateur potentiel d'un réseau national. Toutefois, ces règles renvoient souvent à d'autres documents, comme des normes nationales, des normes européennes, des normes internationales ou d'autres spécifications techniques, qui pourraient être partiellement ou entièrement protégés par des droits de propriété intellectuelle. Il convient par conséquent que l'obligation de publication ne s'applique pas à tout document visé directement ou indirectement par les règles nationales.
- (14) Les règles nationales comprennent souvent des exigences qui visent en partie à la fois des fins d'interopérabilité et de sécurité. La sécurité étant une exigence essentielle de la directive (UE) 2016/797, une règle nationale peut convenir pour la directive (UE) 2016/797 et pour la présente directive. La distinction entre les «règles nationales de sécurité» et les «règles techniques nationales», définies respectivement dans la directive 2004/49/CE et dans la

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (voir page 1 du présent Journal officiel).

directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, devrait dès lors être supprimée et remplacée par la notion de «règles nationales» devant être notifiées au titre de la directive (UE) 2016/797 et/ou de la présente directive. Les règles nationales doivent être notifiées au titre de la directive (UE) 2016/797 principalement lorsqu'elles portent sur la mise sur le marché ou la mise en service de sous-systèmes structurels. Elles devraient être notifiées au titre de la présente directive lorsqu'elles portent sur l'exploitation du système ferroviaire de l'Union ou sur des éléments spécifiques de la présente directive, notamment le rôle des acteurs, la certification de sécurité, les agréments de sécurité et les enquêtes sur les accidents.

- 15) Compte tenu du caractère progressif de l'approche destinée à lever les obstacles à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union et, partant, du temps nécessaire pour adopter les STI, il convient de prendre des mesures pour éviter que les États membres adoptent de nouvelles règles nationales ou entreprennent des projets accentuant les disparités du système existant, sauf dans les cas spécifiques prévus dans la présente directive. Le système de gestion de la sécurité est l'outil reconnu en matière de maîtrise des risques, tandis que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont la responsabilité de prendre immédiatement des mesures correctrices afin d'en éviter la répétition. Les États membres devraient éviter d'établir de nouvelles règles nationales immédiatement après un accident, à moins qu'il ne soit nécessaire de prendre de telles règles nouvelles en tant que mesure préventive d'urgence.
- 16) Les systèmes de contrôle des trains et de signalisation ferroviaire jouent un rôle essentiel pour garantir la sécurité ferroviaire. À cet égard, le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur le réseau ferroviaire de l'Union constitue une contribution importante à l'amélioration des niveaux de sécurité.
- 17) Dans l'optique d'accomplir les tâches qui leur incombent et d'honorer leurs responsabilités, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires devraient mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité qui satisfasse aux exigences de l'Union et comporte des éléments communs. Des informations sur la sécurité et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité devraient être communiquées à l'Agence et à l'autorité nationale de sécurité de l'État membre concerné.
- 18) Le système de gestion de la sécurité devrait, grâce à ses processus, permettre de veiller à ce que les capacités et les limites humaines ainsi que les influences sur les performances humaines soient prises en considération par l'application de connaissances relatives aux facteurs humains et l'utilisation de méthodes reconnues.
- 19) Les services de fret ferroviaire devraient également englober le transport de marchandises dangereuses. Cependant, il y a lieu de faire la distinction entre l'objectif de la présente directive, qui est de maintenir et, si possible, d'améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union, et l'objectif de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, qui consiste principalement à réglementer la classification des substances et les caractéristiques de leurs confinements, y compris la sécurité des opérations de chargement et de déchargement et l'utilisation des contenants dans le cadre du système ferroviaire existant. Par conséquent, sans préjudice de la directive 2008/68/CE, dans leur système de gestion de la sécurité, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure devraient dûment prendre en compte les risques potentiels supplémentaires engendrés par le transport de conteneurs de marchandises dangereuses.
- 20) Toutes les entreprises ferroviaires devraient être soumises aux mêmes exigences en matière de sécurité afin d'assurer un niveau élevé de sécurité ferroviaire et des conditions égales. Une entreprise ferroviaire devrait détenir un certificat de sécurité pour être autorisée à accéder à l'infrastructure ferroviaire. Le certificat de sécurité devrait démontrer que l'entreprise ferroviaire a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure de se conformer aux normes et règles de sécurité applicables au domaine d'exploitation concerné. Lorsque l'Agence délivre un certificat de sécurité unique à une entreprise ferroviaire dont le domaine d'exploitation est situé dans un ou plusieurs États membres, elle devrait être la seule autorité chargée d'évaluer si l'entreprise ferroviaire a correctement établi son système de gestion de la sécurité. Les autorités nationales de sécurité concernées par le domaine d'exploitation envisagé devraient être associées à l'évaluation des exigences énoncées dans les règles nationales pertinentes.
- 21) Des méthodes harmonisées fondées sur la directive 2004/49/CE ont été établies, afin d'être appliquées aux acteurs du système ferroviaire de l'Union et aux autorités nationales de sécurité, en matière de contrôle, d'évaluation de la conformité, de surveillance et d'évaluation des risques. Ce cadre réglementaire est suffisamment abouti pour permettre le passage progressif à un «certificat de sécurité unique», valable à l'intérieur du domaine d'exploitation de l'entreprise ferroviaire concernée.

<sup>(1)</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> 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).

- (22) Afin de rendre plus efficaces et cohérentes les procédures de délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires, il est nécessaire de confier à l'Agence un rôle central dans la délivrance de ces certificats. Lorsque le domaine d'exploitation est limité à un État membre, le demandeur devrait avoir la possibilité de choisir s'il soumet sa demande de certificat de sécurité unique, par l'intermédiaire du guichet unique visé dans le règlement (UE) 2016/796, à l'autorité nationale de sécurité de cet État membre ou à l'Agence. Le choix fait par le demandeur devrait être contraignant jusqu'à ce que la demande ait été traitée ou annulée. Ce nouveau régime devrait rendre le système ferroviaire de l'Union plus efficace et performant en réduisant les charges administratives supportées par les entreprises ferroviaires.
- (23) L'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient coopérer et, le cas échéant, partager des compétences pour la délivrance des certificats de sécurité uniques. Des dispositions claires en matière de procédures et d'arbitrage devraient être établies pour tenir compte des situations dans lesquelles l'Agence et les autorités nationales de sécurité ne sont pas d'accord sur les évaluations effectuées en relation avec la délivrance des certificats de sécurité uniques.
- (24) Il convient de procéder efficacement à la nouvelle répartition des fonctions et des tâches entre les autorités nationales de sécurité et l'Agence concernant la délivrance des certificats de sécurité. À cette fin, des accords de coopération devraient être conclus entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité.
- (25) En particulier, des accords de coopération sont nécessaires pour tenir compte de la situation géographique et historique spécifique de certains États membres, tout en assurant le bon fonctionnement du marché intérieur. Lorsque l'exploitation est limitée à des réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques et lorsque ces réseaux sont isolés du reste du système ferroviaire de l'Union, il devrait être possible que le demandeur s'acquitte au niveau local des formalités nécessaires, en concertation avec les autorités nationales de sécurité concernées. Afin de réduire les charges et les coûts administratifs, les accords de coopération devant être conclus entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité concernées devraient pouvoir prévoir à cette fin une répartition appropriée des tâches, sans préjudice de la responsabilité ultime qui revient à l'Agence de délivrer le certificat de sécurité unique.
- (26) Les réseaux ferroviaires des États baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie) ont un écartement de voie de 1 520 mm, qui est le même que celui de pays tiers voisins mais différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union. Ces réseaux baltes ont hérité d'exigences techniques et opérationnelles communes, qui assurent de fait l'interopérabilité entre eux et, à cet égard, le certificat de sécurité délivré dans l'un de ces États membres pourrait voir sa validité étendue au reste de ces réseaux. Afin de faciliter une répartition efficace et proportionnée des ressources pour la certification de sécurité et de réduire la charge financière et administrative pour le demandeur dans ces cas, les modalités de coopération spécifiques entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité concernées devraient inclure, le cas échéant, la possibilité de confier par contrat des tâches à ces autorités nationales de sécurité.
- (27) La présente directive ne saurait entraîner une réduction du niveau de sécurité ni une augmentation des coûts dans le secteur ferroviaire de l'Union. À cette fin, l'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient assumer la pleine responsabilité des certificats de sécurité uniques qu'elles délivrent, en assumant notamment la responsabilité contractuelle et non contractuelle à cet égard. Si une enquête judiciaire porte sur l'Agence ou sur ses agents, l'Agence devrait coopérer pleinement avec les autorités compétentes du ou des États membres concernés.
- (28) Une distinction claire devrait être établie entre, d'une part, la responsabilité immédiate de l'Agence et des autorités nationales de sécurité en matière de sécurité pour la délivrance des certificats de sécurité et des agréments de sécurité et, d'autre part, la tâche des autorités nationales de sécurité consistant à fournir un cadre réglementaire national et à surveiller de façon continue les performances de toutes les parties concernées. Chaque autorité nationale de sécurité devrait contrôler le respect constant, par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, de son obligation légale d'établir un système de gestion de la sécurité. À cet égard, l'établissement de la preuve de ce respect peut nécessiter non seulement des inspections sur place de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure concerné, mais également des tâches de surveillance effectuées par les autorités nationales de sécurité afin de contrôler que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure continue d'appliquer pleinement son système de gestion de la sécurité après avoir obtenu un certificat de sécurité ou un agrément de sécurité. Les autorités nationales de sécurité devraient coordonner leurs activités de surveillance en relation avec les entreprises ferroviaires établies dans différents États membres et devraient échanger les informations entre elles et, le cas échéant, avec l'Agence. L'Agence devrait aider les autorités nationales de sécurité à coopérer. Dans ce contexte, les dispositions nécessaires devraient être prises par l'Agence et les autorités nationales de sécurité pour faciliter l'échange d'informations entre elles.

- (29) L'Agence et les autorités nationales de sécurité devraient coopérer étroitement dans les cas où une autorité nationale de sécurité conclut que le détenteur d'un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence ne remplit plus les conditions pour la certification. Dans ce cas, elle devrait demander à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat. Une procédure d'arbitrage devrait être instaurée pour traiter les cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité nationale de sécurité. Si une autorité nationale de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle devrait en informer l'Agence et toute autre autorité nationale de sécurité concernée dans le domaine d'exploitation de l'entreprise ferroviaire. Les autorités nationales de sécurité concernées devraient être autorisées à appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause. Dans ce contexte, il faut entendre par risque grave pour la sécurité un cas grave de non-respect des obligations légales ou des exigences de sécurité susceptible de causer, par lui-même ou par un enchaînement de circonstances, un accident ou un accident grave.
- (30) L'Agence devrait pouvoir mettre en place un outil facilitant l'échange d'informations entre les acteurs concernés qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, ou qui en sont informés.
- (31) Le certificat de sécurité unique devrait être délivré sur la base de preuves que le système de gestion de la sécurité a été établi par l'entreprise ferroviaire.
- (32) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir une responsabilité centrale dans la sécurité de leur réseau ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation. Les gestionnaires de l'infrastructure devraient être tenus d'obtenir un agrément de sécurité auprès de l'autorité nationale de sécurité pour leur système de gestion de la sécurité et être soumis à d'autres dispositions de manière à satisfaire aux exigences de sécurité.
- (33) La certification du personnel de bord pourrait créer des difficultés pour les nouveaux entrants. Les États membres devraient veiller à ce que les entreprises ferroviaires qui souhaitent exercer leurs activités sur le réseau concerné aient accès aux services de formation et de certification du personnel de bord nécessaires pour satisfaire aux exigences définies dans les règles nationales.
- (34) L'entité chargée de l'entretien devrait être certifiée pour les wagons de fret. Lorsque l'entité chargée de l'entretien est un gestionnaire de l'infrastructure, cette certification devrait faire partie de la procédure d'octroi de l'agrément de sécurité. Le certificat délivré à de telles entités devrait garantir que les exigences en matière d'entretien prévues dans la présente directive sont respectées pour tout wagon de fret dont elles ont la charge. Ce certificat devrait être valable dans l'ensemble de l'Union et devrait être délivré par un organisme capable de procéder à l'audit du système d'entretien mis en place par l'entité. Dans la mesure où les wagons de fret sont fréquemment utilisés pour le transport international et où l'entité chargée de l'entretien peut souhaiter utiliser des ateliers établis dans plusieurs États membres, l'organisme de certification devrait être en mesure de réaliser ses contrôles dans toute l'Union. L'Agence devrait évaluer le système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret et devrait, le cas échéant, recommander son extension à tous les véhicules ferroviaires.
- (35) Les autorités nationales de sécurité devraient être totalement indépendantes, dans leur organisation, leur structure juridique et leur prise de décisions, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs, des entités adjudicatrices ou des entités qui attribuent des contrats de service public. Elles devraient accomplir leurs tâches d'une manière ouverte et non discriminatoire et devraient coopérer avec l'Agence pour créer un espace ferroviaire unique européen et coordonner leurs critères de décision. Si nécessaire, les États membres devraient pouvoir décider d'intégrer leur autorité nationale de sécurité au sein du ministère national chargé des questions de transports, à condition que l'indépendance de l'autorité nationale de sécurité soit respectée. Afin de s'acquitter de leurs tâches, les autorités nationales de sécurité devraient disposer des capacités organisationnelles internes et externes nécessaires en termes de ressources humaines et matérielles.
- (36) Les organismes d'enquête nationaux jouent un rôle central dans la procédure d'enquête de sécurité. Leur travail revêt une importance décisive pour déterminer les causes d'un accident ou d'un incident. Il est dès lors essentiel qu'ils disposent des ressources financières et humaines nécessaires pour conduire des enquêtes efficaces et performantes. Les organismes d'enquête nationaux devraient coopérer en vue d'échanger des informations et des bonnes pratiques. Ils devraient mettre en place un programme d'évaluation par les pairs afin de contrôler l'efficacité de leurs enquêtes. Les rapports d'évaluation par les pairs devraient être fournis à l'Agence afin qu'elle puisse contrôler les performances globales du système ferroviaire de l'Union en matière de sécurité.

- (37) 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 de l'Union. 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 devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité lorsqu'il s'agit de précurseurs significatifs d'un accident grave.
- (38) L'enquête de sécurité devrait être séparée de toute enquête judiciaire menée sur le même incident et les enquêteurs devraient avoir accès aux preuves et pouvoir interroger les témoins. L'enquête de sécurité devrait être effectuée par un organisme permanent indépendant des acteurs du système ferroviaire de l'Union. 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, pour des raisons de structures organisationnelle et juridique, à l'autorité nationale de sécurité, à l'Agence ou à l'organisme de régulation des chemins de fer. Ses enquêtes devraient être effectuées dans la plus grande transparence possible. Pour chaque incident, l'organisme d'enquête devrait établir un groupe d'enquête possédant les compétences nécessaires pour trouver les causes immédiates et sous-jacentes.
- (39) Il convient que les enquêtes effectuées à la suite d'un accident grave soient menées de manière que toutes les parties aient la possibilité d'être entendues et d'en partager les résultats. En particulier, l'organisme d'enquête devrait, durant l'enquête, tenir informées des progrès de l'enquête les parties dont il estime qu'elles exercent des responsabilités en matière de sécurité et il devrait tenir compte de leurs avis et opinions. Il sera ainsi en mesure de recevoir toutes les informations complémentaires utiles et de connaître les différents avis sur son travail, ce qui lui permettra de mener son enquête à terme de la manière la plus appropriée. Cette consultation ne devrait en aucun cas être l'occasion de déterminer les fautes ou les responsabilités, mais devrait permettre de recueillir des éléments factuels et de tirer des enseignements permettant des améliorations futures de la sécurité. L'organisme d'enquête devrait toutefois pouvoir choisir librement les informations qu'il entend partager avec ces parties afin d'éviter toute pression inappropriée, sauf lorsque les personnes chargées de la procédure judiciaire le requièrent. L'organisme d'enquête devrait aussi tenir compte des besoins d'information raisonnables des victimes et de leurs proches.
- (40) Afin que les organismes d'enquête puissent travailler plus efficacement et qu'il leur soit plus aisé de s'acquitter de leurs tâches, il convient qu'ils obtiennent l'accès au site d'un accident en temps voulu, en bonne coopération avec toute autorité judiciaire concernée, le cas échéant. Les rapports d'enquête et l'ensemble des résultats et recommandations, qui fournissent des informations cruciales pour améliorer la sécurité ferroviaire, devraient être rendus publics au niveau de l'Union. Les destinataires des recommandations de sécurité devraient prendre des mesures en conséquence et les communiquer à l'organisme d'enquête.
- (41) Dans le cas où la cause directe d'un accident ou d'un incident semble liée à des actions humaines, il convient de prêter attention aux circonstances particulières de l'espèce, ainsi qu'à la manière dont les opérations habituelles sont effectuées par le personnel dans le cadre de l'exploitation normale, y compris la conception de l'interface homme-machine, la pertinence des procédures, les conflits d'objectifs, la charge de travail, ainsi que toutes les autres circonstances qui ont influencé l'événement, y compris le stress physique et le stress lié au travail, la fatigue ou l'aptitude psychologique.
- (42) Il faudrait s'employer à garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau de formation élevé ainsi que des qualifications supérieures.
- (43) Afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les MSC et les OSC, ainsi que leur révision. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (44) Il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive en ce qui concerne le mandat de l'Agence par rapport aux projets de MSC et d'OSC et à leurs modifications et pour formuler les recommandations pertinentes à la Commission; des modalités pratiques aux fins de la certification de sécurité; des dispositions détaillées recensant les exigences énoncées à l'annexe III qui s'appliquent aux fins des fonctions d'entretien exercées par des ateliers d'entretien, y compris des

dispositions détaillées visant à garantir une mise en œuvre uniforme de la certification des ateliers d'entretien, conformément aux MSC et STI pertinentes; des dispositions détaillées recensant les exigences énoncées à l'annexe III qui s'appliquent aux fins de la certification des entités chargées de l'entretien des véhicules autres que les wagons de fret, sur la base des caractéristiques techniques de ces véhicules, y compris des dispositions détaillées visant à garantir une mise en œuvre uniforme des conditions de certification pour l'entité chargée de l'entretien des véhicules autres que les wagons de fret, conformément aux MSC et STI pertinentes, ainsi que la structure des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

- (45) Les États membres devraient établir des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées au titre de la présente directive et assurer leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (46) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir coordonner les activités dans les États membres aux fins de la réglementation et du contrôle de la sécurité, enquêter sur les accidents et établir des OSC, des MSC, des ISC et des exigences communes pour les certificats de sécurité uniques, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (47) L'obligation de transposer la présente directive en droit national doit être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport à la directive 2004/49/CE. L'obligation de transposer les dispositions inchangées résulte de ladite directive.
- (48) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne des directives indiquées à l'annexe IV, partie B,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

#### **Objet**

La présente directive établit des dispositions visant à développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union et à améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire, par:

- a) l'harmonisation de la structure réglementaire dans les États membres;
- b) la définition du partage des responsabilités entre les acteurs du système ferroviaire de l'Union;
- c) la mise au point d'objectifs de sécurité communs (OSC) et de méthodes de sécurité communes (MSC) en vue de pouvoir progressivement se passer de règles nationales;
- d) l'établissement des principes guidant la délivrance, le renouvellement, la modification, la restriction ou le retrait des certificats et des agréments de sécurité;
- e) l'obligation, pour chaque État membre, de créer une autorité nationale de sécurité et un organisme chargé des enquêtes sur les incidents et les accidents; et
- f) la définition de principes communs pour la gestion, la réglementation et la surveillance de la sécurité ferroviaire.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

*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 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, les gestionnaires de l'infrastructure et les autres acteurs du système ferroviaire de l'Union.
2. La présente directive ne s'applique pas:
  - a) aux métros;
  - b) aux tramways et aux véhicules ferroviaires légers, ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules; ou
  - c) aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ni aux entreprises opérant uniquement sur ces réseaux.
3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des mesures mettant en œuvre la présente directive:
  - a) les infrastructures ferroviaires privées, y compris les voies de service, utilisées par leur propriétaire ou par un opérateur aux fins de ses propres activités de transport de marchandises ou pour le transport de personnes à des fins non commerciales, et les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures;
  - b) les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique;
  - c) les infrastructures ferroviaires légères utilisées occasionnellement par des véhicules ferroviaires lourds dans les conditions d'exploitation des systèmes ferroviaires légers, lorsque c'est nécessaire à des fins de connectivité pour ces véhicules uniquement; et
  - d) les véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée des infrastructures ferroviaires lourdes à des fins de connectivité uniquement.
4. Nonobstant le paragraphe 2, les États membres peuvent décider d'appliquer, le cas échéant, des dispositions de la présente directive aux métros et à d'autres systèmes locaux, conformément au droit national.

*Article 3***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «système ferroviaire de l'Union», le système ferroviaire de l'Union tel qu'il est défini à l'article 2, point 1), de la directive (UE) 2016/797;
- 2) «gestionnaire de l'infrastructure», un gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'article 3, point 2), de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 3) «entreprise ferroviaire», une entreprise ferroviaire au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE et toute autre entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise, y compris les entreprises qui fournissent uniquement la traction;
- 4) «spécification technique d'interopérabilité» (STI), une spécification adoptée conformément à la directive (UE) 2016/797 dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union;
- 5) «objectifs de sécurité communs» (OSC), les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système dans son ensemble et, lorsque c'est possible, les différentes parties du système ferroviaire de l'Union (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);

<sup>(1)</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- 6) «méthodes de sécurité communes» (MSC), les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d'autres exigences de sécurité;
- 7) «autorité nationale de sécurité», l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité ferroviaire conformément à la présente directive ou tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs États membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité;
- 8) «règles nationales», toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables dans cet État membre aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers;
- 9) «système de gestion de la sécurité», l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations;
- 10) «enquêteur principal», une personne en charge de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;
- 11) «accident», un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents se répartissent suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres;
- 12) «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 ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité; on entend par l'expression «dommages importants», des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'EUR;
- 13) «incident», tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires;
- 14) «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;
- 15) «causes», les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à un accident ou un incident;
- 16) «système ferroviaire léger», un système de transport ferroviaire urbain et/ou suburbain dont la résistance aux chocs est de C-III ou de C-IV (selon la norme EN 15227:2011) et la résistance maximale à la rupture des véhicules est de 800 kN (efforts longitudinaux de compression dans les attelages); les systèmes ferroviaires légers peuvent disposer d'un site propre ou partager la route avec les autres usagers et n'effectuent généralement pas d'échanges avec les véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises sur de longues distances;
- 17) «organisme d'évaluation de la conformité», un organisme qui a été notifié ou désigné en charge des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme «organisme notifié» à la suite de sa notification par un État membre; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme «organisme désigné» à la suite de sa désignation par un État membre;
- 18) «constituants d'interopérabilité», les constituants d'interopérabilité tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 7), de la directive (UE) 2016/797;
- 19) «détenteur», la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d'un droit d'utiliser celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules visé à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797;
- 20) «entité chargée de l'entretien» (ECE), une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules visé à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797;
- 21) «véhicule», un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur les lignes ferroviaires, avec ou sans traction; un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle;

- 22) «fabricant», un fabricant tel qu'il est défini à l'article 2, point 36), de la directive (UE) 2016/797;
- 23) «expéditeur», une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte d'un tiers;
- 24) «destinataire», toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport; si le transport s'effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l'arrivée est réputée être le destinataire;
- 25) «chargeur», une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon;
- 26) «déchargeur», une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac;
- 27) «remplisseur», une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples;
- 28) «vidangeur», une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples;
- 29) «transporteur», une entreprise qui effectue un transport conformément à un contrat de transport;
- 30) «entité adjudicatrice», une entité publique ou privée qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système;
- 31) «type de service», le type caractérisé par le transport des passagers, y compris ou non des services à grande vitesse, le transport de fret, y compris ou non le transport de marchandises dangereuses, et les services de manœuvre uniquement;
- 32) «étendue du service», l'étendue caractérisée par le nombre de passagers et/ou le volume de marchandises et par la taille estimée d'une entreprise ferroviaire en termes de nombre d'employés travaillant dans le secteur ferroviaire (à savoir une microentreprise, une petite, moyenne ou grande entreprise);
- 33) «domaine d'exploitation», un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer.

## CHAPITRE II

### DÉVELOPPEMENT ET GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

#### Article 4

#### **Rôle des acteurs du système ferroviaire de l'Union dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire**

1. Afin de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les États membres, dans les limites de leurs compétences:
  - a) veillent à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents;
  - b) veillent à ce que l'ensemble de la législation applicable soit 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;
  - c) veillent à ce que les mesures visant à développer et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte d'une approche systémique;

- d) veillent à ce que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, chacun pour sa partie du système, en les obligeant à:
- i) mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques visées à l'article 6, paragraphe 1, point a), le cas échéant en coopération les uns avec les autres;
  - ii) appliquer les règles de l'Union et les règles nationales;
  - iii) établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément à la présente directive;
- e) sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales des États membres, veillent à ce que chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire soit chargé de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des autres acteurs visés au paragraphe 4;
- f) élaborent et rendent publics des plans de sécurité annuels fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC; et
- g) le cas échéant, soutiennent l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union.

2. L'Agence veille, dans la limite de ses compétences, à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

3. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure:

- a) mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques visées à l'article 6, paragraphe 1, point a), le cas échéant en coopération les uns avec les autres et avec d'autres acteurs;
- b) tiennent compte, dans leurs systèmes de gestion de la sécurité, des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties;
- c) le cas échéant, obligent par contrat les autres acteurs visés au paragraphe 4 qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques; et
- d) s'assurent que leurs contractants mettent en œuvre les mesures de maîtrise des risques par l'application des MSC applicables au processus de contrôle décrites dans les MSC sur le contrôle visées à l'article 6, paragraphe 1, point c), et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiqués sur demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité.

4. Sans préjudice des responsabilités des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visées au paragraphe 3, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union, notamment les fabricants, les fournisseurs de services d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs:

- a) mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs;
- b) veillent à fournir des sous-systèmes, accessoires, équipements et services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.

5. Dans les limites de leurs compétences respectives, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et tous les acteurs visés au paragraphe 4 qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés:

- a) prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé;

b) signalent ces risques aux parties concernées, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire de l'Union. L'Agence peut mettre en place un outil facilitant cet échange d'informations entre les acteurs concernés, en tenant compte du respect de la vie privée des utilisateurs concernés, des résultats d'une analyse coûts-avantages, ainsi que des applications et registres informatiques déjà mis en place par l'Agence.

6. En cas d'échange de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.

#### Article 5

### Indicateurs de sécurité communs (ISC)

1. Afin de faciliter l'évaluation de la réalisation des OSC et de permettre de contrôler l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, les États membres collectent des informations sur les ISC à l'aide des rapports annuels des autorités nationales de sécurité visés à l'article 19.

2. Les ISC sont exposés à l'annexe I.

#### Article 6

### Méthodes de sécurité communes (MSC)

1. Les MSC décrivent la manière dont les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences de sécurité sont évalués, notamment, le cas échéant, par l'intermédiaire d'un organisme d'évaluation indépendant, par l'élaboration et la définition:

- a) des méthodes d'évaluation des risques;
- b) des méthodes d'évaluation de la conformité aux exigences figurant sur les certificats de sécurité et les agréments de sécurité délivrés conformément aux articles 10 et 12;
- c) des méthodes de surveillance à appliquer par les autorités nationales de sécurité et des méthodes de contrôle à appliquer par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les entités chargées de l'entretien;
- d) des méthodes d'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires au niveau national et au niveau de l'Union;
- e) des méthodes d'évaluation de la réalisation des objectifs de sécurité au niveau national et à celui de l'Union; et
- f) de toute autre méthode couvrant un processus du système de gestion de la sécurité qui nécessite une harmonisation au niveau de l'Union.

2. Au moyen d'actes d'exécution, la Commission donne mandat à l'Agence pour rédiger les MSC et leurs modifications et lui adresser les recommandations appropriées, sur la base d'une justification claire de la nécessité d'élaborer une MSC nouvelle ou modifiée et de son incidence sur les règles existantes ainsi que sur le niveau de sécurité du système ferroviaire de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3. Lorsque le comité visé à l'article 28 (ci-après dénommé «comité») n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

La rédaction, l'adoption et la révision des MSC s'effectuent en tenant compte de l'avis des utilisateurs, des autorités nationales de sécurité et des parties intéressées, y compris les partenaires sociaux, le cas échéant. Les recommandations comportent un rapport sur les résultats de cette consultation et un autre évaluant l'incidence des MSC nouvelles ou modifiées à adopter.

3. Pendant l'exercice du mandat visé au paragraphe 2, le comité est tenu systématiquement et régulièrement informé par l'Agence ou par la Commission des travaux d'élaboration des MSC. Pendant ces travaux, la Commission peut adresser à l'Agence toute recommandation utile concernant les MSC ainsi qu'une analyse coûts-avantages. En particulier, la Commission peut exiger que des solutions de remplacement soient examinées par l'Agence et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figure dans le rapport annexé au projet de MSC.

La Commission est assistée par le comité dans l'exercice des tâches mentionnées au premier alinéa.

4. La Commission examine la recommandation formulée par l'Agence afin de vérifier que le mandat visé au paragraphe 2 est rempli. Lorsque ce mandat n'est pas rempli, la Commission demande à l'Agence de revoir sa recommandation en indiquant les points du mandat qui n'ont pas été remplis. Pour des raisons justifiées, la Commission peut décider de modifier le mandat donné à l'Agence conformément à la procédure prévue au paragraphe 2.

La Commission est assistée par le comité dans l'exercice des tâches mentionnées au premier alinéa.

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

6. Sur la base de la recommandation formulée par l'Agence et après l'examen visé au paragraphe 4 du présent article, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 en ce qui concerne le contenu des MSC et toute modification qui leur est apportée.

7. Les États membres apportent sans retard toutes les modifications nécessaires à leurs règles nationales compte tenu de l'adoption de MSC et de leurs modifications sans retard.

#### Article 7

### Objectifs de sécurité communs (OSC)

1. Les OSC établissent les niveaux de sécurité minimaux qui doivent être atteints par le système dans son ensemble et, si possible, par les différentes parties du système ferroviaire dans chaque État membre et dans l'Union. Les OSC peuvent être exprimés sous la forme de critères d'acceptation des risques ou de niveaux cibles de sécurité et tiennent compte en particulier:

- a) des risques individuels auxquels sont exposés les passagers, le personnel, y compris les employés ou contractants, les utilisateurs des passages à niveau et autres, et, sans préjudice des règles nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, des risques individuels auxquels sont exposés les intrus;
- b) des risques pour la société.

2. Au moyen d'actes d'exécution, la Commission donne mandat à l'Agence pour rédiger les OSC et leurs modifications et lui adresser les recommandations appropriées, sur la base d'une justification claire de la nécessité d'élaborer un OSC nouveau ou modifié et de son incidence sur les règles existantes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Pendant l'exercice du mandat visé au paragraphe 2, le comité est tenu systématiquement et régulièrement informé par l'Agence ou par la Commission des travaux d'élaboration des OSC. Pendant ces travaux, la Commission peut adresser à l'Agence toute recommandation utile concernant les OSC ainsi qu'une analyse coûts-avantages. En particulier, la Commission peut exiger que des solutions de remplacement soient examinées par l'Agence et que l'évaluation des coûts et des avantages de ces solutions de remplacement figure dans le rapport annexé au projet d'OSC.

La Commission est assistée par le comité dans l'exercice des tâches mentionnées au premier alinéa.

4. La Commission examine la recommandation formulée par l'Agence afin de vérifier que le mandat visé au paragraphe 2 est rempli. Lorsque ce mandat n'est pas rempli, la Commission demande à l'Agence de revoir sa recommandation en indiquant les points du mandat qui n'ont pas été remplis. Pour des raisons justifiées, la Commission peut décider de modifier le mandat donné à l'Agence conformément à la procédure prévue au paragraphe 2.

La Commission est assistée par le comité dans l'exercice des tâches mentionnées au premier alinéa.

5. Les OSC sont révisés à intervalles réguliers, en tenant compte de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Les OSC révisés reflètent tout domaine prioritaire dans lequel la sécurité doit être renforcée.
6. Sur la base de la recommandation formulée par l'Agence et après l'examen visé au paragraphe 4 du présent article, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 27 en ce qui concerne le contenu des OSC et toute modification qui leur est apportée.
7. Les États membres apportent à leurs règles 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. Ces modifications sont prises en compte dans les plans de sécurité annuels visés à l'article 4, paragraphe 1, point f). Les États membres notifient ces règles à la Commission, conformément à l'article 8.

#### Article 8

### Règles nationales dans le domaine de la sécurité

1. Les règles nationales notifiées au plus tard le 15 juin 2016 conformément à la directive 2004/49/CE s'appliquent si elles:
  - a) relèvent de l'une des catégories recensées à l'annexe II;
  - b) sont conformes au droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC; et
  - c) ne donneraient pas lieu à une discrimination arbitraire ou à une restriction déguisée des activités de transport ferroviaire entre États membres.
2. Au plus tard le 16 juin 2018, les États membres réexaminent les règles nationales visées au paragraphe 1 et abrogent:
  - a) toute règle nationale qui n'a pas été notifiée ou qui ne remplit pas les critères énoncés au paragraphe 1;
  - b) toute règle nationale qui a été rendue redondante par le droit de l'Union, y compris notamment les STI, les OSC et les MSC.À cette fin, les États membres peuvent faire usage de l'outil de gestion des règles visé à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/796 et demander à l'Agence qu'elle examine des règles spécifiques en fonction des critères énoncés au présent paragraphe.
3. Les États membres ne peuvent établir de nouvelles règles nationales en application de la présente directive que dans les cas suivants:
  - a) lorsque les règles concernant des méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une MSC;
  - b) lorsque des règles d'exploitation du réseau ferroviaire ne sont pas encore couvertes par des STI;
  - c) en tant que mesure préventive d'urgence, en particulier à la suite d'un accident ou d'un incident;
  - d) lorsqu'une règle déjà notifiée a besoin d'être révisée;
  - e) lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle, ne sont pas encore couvertes par une STI ou par la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
4. Les États membres soumettent le projet d'une nouvelle règle nationale à l'Agence et à la Commission, par les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement (UE) 2016/796, pour examen en temps utile, dans les délais visés à l'article 25, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/796, avant l'introduction prévue dans le système juridique national de la nouvelle règle proposée, en apportant la justification de son introduction. Les États membres veillent à ce que le projet soit suffisamment avancé pour que l'Agence puisse l'examiner conformément à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796.
5. En cas de mesures préventives d'urgence, les États membres peuvent adopter et appliquer une nouvelle règle immédiatement. Cette règle est notifiée conformément à l'article 27, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796 et soumise à l'évaluation de l'Agence conformément à l'article 26, paragraphes 1, 2, et 5, du règlement (UE) 2016/796.
6. Si l'Agence s'aperçoit qu'une règle nationale, qu'elle ait été notifiée ou non, est devenue redondante ou est contraire aux MSC ou à tout autre acte législatif de l'Union adopté après l'entrée en vigueur de ladite règle nationale, la procédure prévue à l'article 26 du règlement (UE) 2016/796 s'applique.

<sup>(1)</sup> Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

7. Les États membres notifient à l'Agence et à la Commission les règles nationales adoptées. Ils utilisent les voies électroniques appropriées conformément à l'article 27 du règlement (UE) 2016/796. Les États membres veillent à ce que les règles nationales existantes soient aisément accessibles, du domaine public et rédigées dans des termes que toutes les parties intéressées peuvent comprendre. Il peut être demandé aux États membres de fournir des informations complémentaires sur leurs règles nationales.

8. Les États membres peuvent décider de ne pas notifier les règles et restrictions dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, soit ils mentionnent ces règles et restrictions dans les registres de l'infrastructure visés à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797, soit ils indiquent, dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE, où ces règles et restrictions sont publiées.

9. Les règles nationales notifiées en vertu du présent article ne sont pas soumises à la procédure de notification prévue par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

10. L'Agence examine les projets de règles nationales et les règles nationales existantes conformément aux procédures prévues aux articles 25 et 26 du règlement (UE) 2016/796.

11. Sans préjudice du paragraphe 8, les règles nationales qui ne sont pas notifiées conformément au présent article sont inapplicables aux fins de la présente directive.

#### Article 9

### Systèmes de gestion de la sécurité

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

2. Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit 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 sont impliqués et comment l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée. Il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains. Grâce au système de gestion de la sécurité, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires favorisent une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.

3. Le système de gestion de la sécurité comprend les éléments essentiels 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, les règles nationales visées à l'article 8 et à l'annexe II et dans d'autres règles pertinentes ou dans des décisions de l'autorité;
- d) des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;
- e) des procédures et méthodes d'identification des risques, 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'interface homme-machine-organisation;
- f) la fourniture 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, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique;

<sup>(1)</sup> Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).

- g) des dispositions garantissant la fourniture d'une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations du système ferroviaire;
- h) 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;
- i) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, fassent l'objet d'une enquête et soient analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;
- j) des dispositions prévoyant des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes; et
- k) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires intègrent tout autre élément nécessaire pour couvrir les risques pour la sécurité, selon l'évaluation des risques découlant de leur propre activité.

4. Le système de gestion de la sécurité est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques liés aux activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice de l'article 14, et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des règles 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 acteurs visés à l'article 4.

5. 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 permet à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont conçus de façon à assurer la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence. En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières, la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union, en particulier le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, sans préjudice des obligations des autres parties. Cette assistance est fournie au moyen des canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles.

6. Chaque année, avant le 31 mai, tous les gestionnaires de l'infrastructure et toutes les entreprises ferroviaires soumettent à l'autorité nationale de sécurité un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

- a) des informations sur la manière dont l'organisation atteint ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;
- b) un rapport sur la mise au point d'indicateurs nationaux de sécurité et des ISC visés à l'article 5, 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 dysfonctionnements des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité nationale de sécurité, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'article 4, paragraphe 5, point b); et
- e) un compte rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

7. Sur la base des informations fournies par les autorités nationales de sécurité conformément aux articles 17 et 19, l'Agence peut adresser à la Commission une recommandation de MSC portant sur des éléments du système de gestion de la sécurité qui doivent être harmonisés au niveau de l'Union, notamment au moyen de normes harmonisées, comme indiqué à l'article 6, paragraphe 1, point f). Dans ce cas, l'article 6, paragraphe 2, s'applique.

### CHAPITRE III

#### CERTIFICATION ET AGRÈMENT DE SÉCURITÉ

##### Article 10

#### **Certificat de sécurité unique**

1. Sans préjudice du paragraphe 9, l'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé aux seules entreprises ferroviaires détentrices du certificat de sécurité unique délivré par l'Agence conformément aux paragraphes 5 à 7, ou par une autorité nationale de sécurité conformément au paragraphe 8.

Le certificat de sécurité unique a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé.

2. Dans sa demande de certificat de sécurité unique, l'entreprise ferroviaire précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et le domaine d'exploitation envisagé.

3. La demande de certificat de sécurité unique est accompagnée d'un dossier comprenant des documents attestant que l'entreprise ferroviaire:

- a) a établi son système de gestion de la sécurité conformément à l'article 9 et respecte les exigences définies dans les STI, les MSC, les OSC et dans d'autres dispositions législatives pertinentes, de façon à maîtriser les risques et à fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité; et
- b) le cas échéant, respecte les exigences énoncées dans les règles nationales pertinentes notifiées conformément à l'article 8.

Cette demande et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796.

4. L'Agence ou, dans les cas prévus au paragraphe 8, l'autorité nationale de sécurité délivre le certificat de sécurité unique ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai raisonnable et préétabli et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après que le demandeur a présenté toutes les informations requises et toute information complémentaire demandée. L'Agence ou, dans les cas prévus au paragraphe 8, l'autorité nationale de sécurité applique les modalités pratiques de la procédure de certification à établir dans un acte d'exécution, comme indiqué au paragraphe 10.

5. L'Agence délivre un certificat de sécurité unique aux entreprises ferroviaires ayant un domaine d'exploitation dans un ou plusieurs États membres. Pour délivrer ce certificat, l'Agence:

- a) évalue les éléments visés au paragraphe 3, point a); et
- b) soumet immédiatement le dossier complet de l'entreprise ferroviaire aux autorités nationales de sécurité concernées par le domaine d'exploitation envisagé en vue d'un examen des éléments visés au paragraphe 3, point b).

Dans le cadre des examens susvisés, l'Agence ou les autorités nationales de sécurité sont autorisées à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elles peuvent demander des informations complémentaires utiles. L'Agence et les autorités nationales de sécurité coordonnent l'organisation de ces visites, audits et inspections.

6. Dans le mois qui suit la réception d'une demande de certificat de sécurité unique, l'Agence informe l'entreprise ferroviaire que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. Pour déterminer si le dossier est complet, pertinent et cohérent, l'Agence peut aussi examiner les éléments visés au paragraphe 3, point b).

L'Agence tient pleinement compte des examens effectués en application du paragraphe 5 avant de décider si elle délivre le certificat de sécurité unique.

L'Agence est pleinement responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.

7. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec l'évaluation négative d'une ou de plusieurs autorités nationales de sécurité à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'autorité ou les autorités en question en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité peuvent décider d'associer l'entreprise ferroviaire. Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit le moment où l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence rend sa décision finale sauf si l'autorité ou les autorités nationales de sécurité ont soumis la question à l'arbitrage de la chambre de recours instituée en vertu de l'article 55 du règlement (UE) 2016/796. Dans le mois qui suit la demande de la ou des autorités nationales de sécurité, la chambre de recours décide s'il convient de confirmer le projet de décision de l'Agence.

Lorsque la chambre de recours est d'accord avec l'Agence, cette dernière rend une décision sans attendre.

Lorsque la chambre de recours est d'accord avec la conclusion négative de l'autorité nationale de sécurité, l'Agence délivre un certificat de sécurité unique pour un domaine d'exploitation qui exclut les parties du réseau ayant fait l'objet d'une conclusion négative.

Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec la conclusion positive d'une ou de plusieurs autorités nationales de sécurité à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'autorité ou les autorités en question en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité nationale ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité peuvent décider d'associer le demandeur. Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit le moment où l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence rend sa décision finale.

8. Lorsque le domaine d'exploitation est limité à un État membre, l'autorité nationale de sécurité dudit État membre peut, sous sa propre responsabilité et à la demande du demandeur, délivrer un certificat de sécurité unique. Pour délivrer ces certificats, l'autorité nationale de sécurité examine le dossier en ce qui concerne tous les éléments détaillés au paragraphe 3 et applique les modalités pratiques qui doivent être établies dans les actes d'exécution visés au paragraphe 10. Dans le cadre des examens susvisés, l'autorité nationale de sécurité est autorisée à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits. Dans le mois qui suit la réception de la demande, l'autorité nationale de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles. Le certificat de sécurité unique est également valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités nationales de sécurité compétentes. Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités nationales de sécurité.

L'autorité nationale de sécurité est pleinement responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.

9. Un État membre peut autoriser des opérateurs de pays tiers à rejoindre une gare désignée pour servir à des opérations transfrontalières qui est située sur son territoire et à proximité de la frontière avec cet État membre sans exiger qu'ils disposent d'un certificat de sécurité unique, à condition qu'un niveau de sécurité suffisant soit assuré grâce à:

- a) un accord transfrontalier conclu entre l'État membre concerné et le pays tiers voisin; ou
- b) des dispositions contractuelles convenues entre l'opérateur du pays tiers et l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui dispose d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité l'autorisant à opérer sur ce réseau, à condition que les aspects de ces dispositions ayant trait à la sécurité aient été dûment formalisés dans leur système de gestion de la sécurité.

10. Au plus tard le 16 juin 2018, la Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des modalités pratiques précisant:

- a) comment les exigences pour obtenir le certificat de sécurité unique énoncées au présent article doivent être remplies par le demandeur ainsi que la liste des documents requis;
- b) les détails de la procédure de certification, comme les étapes de la procédure et les délais applicables à chaque étape du processus;
- c) comment les exigences énoncées au présent article doivent être remplies par l'Agence et l'autorité nationale de sécurité au cours des diverses étapes de la demande et de la procédure de certification, y compris lors de l'évaluation du dossier des demandeurs; et
- d) la durée de validité des certificats de sécurité uniques délivrés par l'Agence ou par les autorités nationales de sécurité, notamment dans le cas de mises à jour de tout certificat de sécurité unique à la suite de modifications du type, de la portée et du domaine d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3. Ils tiennent compte de l'expérience acquise au cours de la mise en œuvre des règlements de la Commission (CE) n° 653/2007 <sup>(1)</sup> et (UE) n° 1158/2010 <sup>(2)</sup> et dans le cadre de l'élaboration des accords de coopération visés à l'article 11, paragraphe 1.

11. Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes le domaine d'exploitation. Il peut également couvrir les voies de service qui sont la propriété de l'entreprise ferroviaire si elles sont incluses dans son système de gestion de la sécurité.

12. Toute décision refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou excluant une partie du réseau conformément à une conclusion négative visée au paragraphe 7 est dûment motivée. Dans le mois qui suit la réception de la décision, le demandeur peut demander à l'Agence ou à l'autorité nationale de sécurité, selon le cas, de revoir cette décision. L'Agence ou l'autorité nationale de sécurité dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si la décision négative de l'Agence est confirmée, le demandeur peut saisir la chambre de recours désignée conformément à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796.

Si la décision négative d'une autorité nationale de sécurité est confirmée, le demandeur peut saisir une instance de recours conformément au droit national. Les États membres peuvent, aux fins de cette procédure de recours, désigner l'organisme de contrôle visé à l'article 56 de la directive 2012/34/UE. Dans ce cas, l'article 18, paragraphe 3, de la présente directive s'applique.

13. Un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence, soit par une autorité nationale de sécurité en application du présent article est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

14. Lorsqu'un demandeur possède déjà un certificat de sécurité unique délivré conformément aux paragraphes 5 à 7 et qu'il souhaite étendre son domaine d'exploitation, ou lorsqu'il possède déjà un certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 8 et qu'il souhaite étendre son domaine d'exploitation à un autre État membre, il verse au dossier les documents complémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'exploitation supplémentaire. L'entreprise ferroviaire soumet le dossier à l'Agence qui, après avoir suivi les procédures décrites aux paragraphes 4 à 7, délivre un certificat de sécurité unique actualisé couvrant le domaine d'exploitation élargi. Dans ce cas, seules les autorités nationales de sécurité concernées par l'extension des activités sont consultées aux fins de l'examen du dossier conformément au paragraphe 3, point b).

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 153 du 14.6.2007, p. 9).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11).

Si l'entreprise ferroviaire possède un certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 8 et souhaite étendre son domaine d'exploitation dans l'État membre concerné, elle verse au dossier les documents complémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'exploitation supplémentaire. Elle soumet le dossier, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796, à l'autorité nationale de sécurité qui, après avoir suivi les procédures décrites au paragraphe 8, délivre un certificat de sécurité unique actualisé couvrant le domaine d'exploitation élargi.

15. L'Agence et les autorités nationales de sécurité compétentes peuvent exiger la révision des certificats de sécurité uniques qu'elles ont délivrés en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

16. L'Agence informe sans retard, et en tout état de cause dans un délai de deux semaines, les autorités nationales de sécurité compétentes de la délivrance d'un certificat de sécurité unique. L'Agence informe immédiatement les autorités nationales de sécurité compétentes du renouvellement, de la modification ou du retrait d'un certificat de sécurité unique. Elle indique le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique et, en cas de retrait, les motifs de sa décision. En ce qui concerne les certificats de sécurité uniques délivrés par des autorités nationales de sécurité, la ou les autorités concernées communiquent les mêmes informations à l'Agence dans le même délai.

#### Article 11

### **Coopération entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité en matière de délivrance des certificats de sécurité uniques**

1. Aux fins de l'article 10, paragraphes 5 et 6, de la présente directive, l'Agence et les autorités nationales de sécurité concluent des accords de coopération conformément à l'article 76 du règlement (UE) 2016/796. Ces accords de coopération sont spécifiques ou génériques et concernent une ou plusieurs autorités nationales de sécurité. Ils comportent une description détaillée des tâches et des conditions des prestations à fournir, les échéances fixées à cette fin et une répartition proportionnelle de la redevance à payer par le demandeur.

2. Les accords de coopération peuvent aussi comporter des modalités de coopération spécifiques dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques, en vue de réduire les charges administratives et les coûts pour le demandeur. Lorsque ces réseaux sont isolés du reste du système ferroviaire de l'Union, ces accords de coopération spécifiques peuvent comporter la possibilité de confier par contrat des tâches aux autorités nationales de sécurité concernées lorsque cela est nécessaire afin d'assurer une répartition efficace et proportionnée des ressources pour la certification. Ces accords de coopération sont conclus avant que l'Agence n'effectue les tâches de certification conformément à l'article 31, paragraphe 3.

3. Dans le cas des États membres où les réseaux ferroviaires ont un écartement des voies différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union et où ces réseaux partagent les mêmes exigences techniques et opérationnelles que les réseaux de pays tiers voisins, outre les accords de coopération visés au paragraphe 2, toutes les autorités nationales de sécurité concernées desdits États membres concluent avec l'Agence un accord multilatéral définissant notamment les conditions permettant de faciliter l'extension du domaine d'exploitation des certificats de sécurité dans les États membres concernés, le cas échéant.

#### Article 12

### **Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il obtienne un agrément de sécurité de l'autorité nationale de sécurité de l'État membre dans lequel l'infrastructure ferroviaire est située.

L'agrément de sécurité comprend un agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 9 et inclut les procédures et les dispositions satisfaisant aux exigences requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

L'autorité nationale de sécurité explique les exigences pour l'obtention des agréments de sécurité et les documents requis, le cas échéant sous la forme d'un guide du demandeur.

2. L'agrément de sécurité est valable pour une période de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure. Il est révisé en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien. Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'autorité nationale de sécurité de toute modification de ce type.

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

3. L'autorité nationale de sécurité statue sur les demandes d'agrément de sécurité sans retard et dans tous les cas au plus tard quatre mois après la présentation par le demandeur de toutes les informations requises et de toute information complémentaire demandée.

4. L'autorité nationale de sécurité notifie à l'Agence, sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines, les agréments de sécurité délivrés, renouvelés, modifiés ou retirés. Elle indique le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la durée de validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

5. Dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, les autorités nationales de sécurité compétentes coopèrent en vue de la délivrance des agréments de sécurité.

#### Article 13

### Accès aux services de formation

1. Les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ainsi que les membres de leur personnel s'acquittant de tâches critiques de sécurité aient un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau.

Les services de formation couvrent la formation relative à la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence applicables sur les lignes exploitées.

Si les services de formation ne comprennent pas le passage d'examens ni la délivrance de certificats, les États membres veillent à ce que le personnel des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure ait accès à ces certificats.

L'autorité nationale de sécurité veille à ce que les services de formation satisfassent aux exigences définies respectivement dans la directive 2007/59/CE, dans les STI ou dans les règles nationales visées à l'article 8, paragraphe 3, point e), de la présente directive.

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 qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

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

4. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont chargés du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant un travail critique pour la sécurité.

#### Article 14

### Entretien des véhicules

1. Chaque véhicule, avant d'être utilisé sur le réseau, se voit assigner une entité chargée de l'entretien, qui est inscrite au registre des véhicules conformément à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797.

2. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure en ce qui concerne l'exploitation sûre d'un train conformément à l'article 4, l'entité chargée de l'entretien veille 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 met en place un système d'entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système:

- a) veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions pertinentes relatives aux STI;
- b) met en œuvre les méthodes d'évaluation des risques nécessaires établies dans le cadre des MSC qui sont visées à l'article 6, paragraphe 1, point a), le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs;
- c) s'assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application des MSC sur le contrôle visées à l'article 6, paragraphe 1, point c), et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiqués sur demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité; et
- d) assure la traçabilité des activités d'entretien.

3. Le système d'entretien recouvre les fonctions suivantes:

- a) une fonction de gestion consistant à superviser et à coordonner les fonctions d'entretien visées aux points b) à d) et à garantir que le véhicule est dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire;
- b) une fonction de développement de l'entretien consistant à gérer la documentation d'entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et d'exploitation ainsi que des performances et des retours d'expérience;
- c) une fonction de gestion de l'entretien de la flotte consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien;
- d) une fonction d'exécution de l'entretien consistant à assurer l'entretien technique requis d'un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.

L'entité chargée de l'entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées aux points b) à d), ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien.

L'entité chargée de l'entretien veille à ce que toutes les fonctions énoncées aux points a) à d) satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe III.

Les ateliers d'entretien appliquent les sections pertinentes de l'annexe III recensées dans les actes d'exécution adoptés conformément au paragraphe 8, point a), qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées.

4. En ce qui concerne les wagons de fret, et après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 8, point b), pour ce qui concerne les autres véhicules, chaque entité chargée de l'entretien est certifiée et se voit accorder un certificat d'entretien (certificat ECE) par un organisme accrédité ou reconnu ou par une autorité nationale de sécurité conformément aux conditions ci-après:

- a) les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité;
- b) le système de certification fournit les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité;
- c) la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe III et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE;
- d) la certification des ateliers d'entretien est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe III appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des conditions énoncées au premier alinéa peut être contrôlé par l'autorité nationale de sécurité conformément aux procédures visées à l'article 10 ou à l'article 12 et peut être confirmé sur les certificats délivrés conformément à ces procédures.

5. Les certificats délivrés conformément au paragraphe 4 sont valables dans toute l'Union.

6. Sur la base d'une recommandation de l'Agence, la Commission, au moyen d'actes d'exécution, adopte des dispositions détaillées concernant les conditions de certification visées au paragraphe 4, premier alinéa, pour l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret, y compris les exigences visées à l'annexe III, conformément aux MSC et STI pertinentes et, le cas échéant, modifie ces dispositions.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3.

Le système de certification applicable aux wagons de fret adopté au moyen du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission <sup>(1)</sup> continue de s'appliquer jusqu'à ce que les actes d'exécution visés au présent paragraphe soient applicables.

7. Au plus tard le 16 juin 2018, l'Agence évalue le système de certification de l'entité chargée de l'entretien des wagons de fret, examine l'opportunité d'étendre ce système à tous les véhicules ainsi que la certification obligatoire d'ateliers d'entretien et soumet son rapport à la Commission.

8. Sur la base de l'évaluation effectuée par l'Agence conformément au paragraphe 7, la Commission adopte, le cas échéant, au moyen d'actes d'exécution, et modifie ultérieurement, si nécessaire, des dispositions détaillées recensant les exigences énoncées à l'annexe III qui s'appliquent aux fins:

- a) des fonctions d'entretien exercées par des ateliers d'entretien, y compris des dispositions détaillées visant à garantir une mise en œuvre uniforme de la certification des ateliers d'entretien, conformément aux MSC et STI pertinentes;
- b) de la certification des entités chargées de l'entretien des véhicules autres que les wagons de fret, sur la base des caractéristiques techniques de ces véhicules, y compris des dispositions détaillées visant à garantir une mise en œuvre uniforme des conditions de certification par l'entité chargée de l'entretien pour les véhicules autres que les wagons de fret, conformément aux MSC et STI pertinentes.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3.

#### Article 15

#### **Dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien**

1. Les États membres peuvent remplir l'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien par des mesures autres que le système d'entretien établi à l'article 14, dans les cas suivants:

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union et pour lesquels la conformité aux exigences fixées à l'article 14, paragraphe 2, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers;
- c) wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union;
- d) véhicules utilisés sur les réseaux visés à l'article 2, paragraphe 3, et transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant leur mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22).

2. Les autres mesures visées au paragraphe 1 sont mises en œuvre au moyen de dérogations accordées par l'autorité nationale de sécurité compétente ou par l'Agence lors:
  - a) de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien;
  - b) de la délivrance des certificats de sécurité uniques et des agréments de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, conformément aux articles 10 et 12 de la présente directive, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.
3. Les dérogations sont recensées et justifiées dans le rapport annuel visé à l'article 19. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire de l'Union, 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 concerné de retirer sa décision de dérogation.

#### CHAPITRE IV

#### AUTORITÉS NATIONALES DE SÉCURITÉ

#### Article 16

#### Tâches

1. Chaque État membre établit une autorité nationale de sécurité. Les États membres veillent à ce que l'autorité nationale de sécurité dispose des capacités organisationnelles internes et externes nécessaires en termes de ressources humaines et matérielles. Cette autorité est indépendante, dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décisions, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des demandeurs ou des entités adjudicatrices et des entités qui attribuent des contrats de service public. À condition que cette indépendance soit garantie, cette autorité peut être un service relevant du ministère national chargé des questions de transports.
2. Les tâches assignées à l'autorité nationale de sécurité sont au moins les suivantes:
  - a) autoriser la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union conformément à l'article 18, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797;
  - b) délivrer, renouveler, modifier et retirer les autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797;
  - c) apporter un soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797, et concernant les autorisations par type de véhicule conformément à l'article 24 de la directive (UE) 2016/797;
  - d) contrôler, sur le territoire relevant de sa compétence, que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées à l'article 8 de la directive (UE) 2016/797;
  - e) s'assurer qu'un numéro d'immatriculation a été assigné conformément à l'article 46 de la directive (UE) 2016/797, sans préjudice de l'article 47, paragraphe 4, de ladite directive;
  - f) apporter un soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, paragraphe 5;
  - g) délivrer, renouveler, modifier et retirer les certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, paragraphe 8;
  - h) délivrer, renouveler, modifier et retirer les agréments de sécurité accordés conformément à l'article 12;
  - i) contrôler, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et mettre à jour le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système de règles nationales;
  - j) surveiller les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 17;
  - k) le cas échéant et conformément au droit national, délivrer, renouveler, modifier et retirer les licences des conducteurs de train conformément à la directive 2007/59/CE;
  - l) le cas échéant et conformément au droit national, délivrer, renouveler, modifier et retirer les certificats octroyés aux entités chargées de l'entretien.

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

### Surveillance

1. Les autorités nationales de sécurité contrôlent le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit à l'article 9.

À cet effet, les autorités nationales de sécurité appliquent les principes énoncés dans les MSC pertinentes pour la surveillance visées à l'article 6, paragraphe 1, point c), en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure:

- a) du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité;
- b) des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité; et
- c) des MSC pertinentes visées à l'article 6. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.

2. Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires en informent les autorités nationales de sécurité concernées, afin que celles-ci puissent programmer les activités de surveillance. Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.

3. Le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard les autorités nationales de sécurité compétentes de toute modification majeure des informations visées au paragraphe 2.

4. Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par les autorités compétentes désignées par les États membres. Lorsque cette tâche n'est pas assurée par les autorités nationales de sécurité, les autorités compétentes coopèrent avec les autorités nationales de sécurité afin que celles-ci puissent remplir leur rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.

5. Si une autorité nationale de sécurité constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat. L'Agence en informe immédiatement toutes les autorités nationales de sécurité compétentes. Si l'Agence décide de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, elle indique les motifs de sa décision.

En cas de désaccord entre l'Agence et l'autorité nationale de sécurité, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10, paragraphe 7, s'applique. Si, à l'issue de cette procédure d'arbitrage, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint ni retiré, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 6 sont suspendues.

Lorsque l'autorité nationale de sécurité est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 10, paragraphe 8, elle peut restreindre ou retirer le certificat, en motivant sa décision, et en informe l'Agence.

Le titulaire d'un certificat de sécurité unique dont le certificat a été restreint ou retiré par l'Agence ou par l'autorité nationale de sécurité a le droit d'introduire un recours conformément à l'article 10, paragraphe 12.

6. Si une autorité nationale de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause. Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'autorité nationale de sécurité en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision.

Si l'Agence conclut que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne remplit plus les conditions de sa certification, elle restreint ou retire immédiatement ledit certificat.

Si l'Agence conclut que les mesures appliquées par l'autorité nationale de sécurité sont disproportionnées, elle peut demander à cette dernière de les retirer ou de les adapter. L'Agence et l'autorité nationale de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une solution mutuellement acceptable. Au besoin, l'entreprise ferroviaire participe également à ce processus. En cas d'échec de cette procédure, la décision prise par l'autorité nationale de sécurité d'appliquer des mesures temporaires reste en vigueur.

La décision de l'autorité nationale de sécurité relative à des mesures de sécurité temporaires est soumise au contrôle juridictionnel national visé à l'article 18, paragraphe 3. Dans ce cas, les mesures de sécurité temporaires peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice du paragraphe 5.

Si une mesure temporaire a une durée supérieure à trois mois, l'autorité nationale de sécurité demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite au paragraphe 5 s'applique.

7. L'autorité nationale de sécurité contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles. Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, elle exerce ses activités de surveillance en coopération avec d'autres autorités nationales de sécurité compétentes. Si l'autorité nationale de sécurité constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle restreint ou retire ce dernier en motivant sa décision.

8. Lorsqu'elles contrôlent l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, les autorités nationales de sécurité peuvent tenir compte des performances de sécurité des acteurs conformément à l'article 4, paragraphe 4, de la présente directive et, le cas échéant, des centres de formation visés dans la directive 2007/59/CE, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire. Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visée à l'article 4, paragraphe 3, de la présente directive.

9. Les autorités nationales de sécurité des États membres dans lesquels une entreprise ferroviaire exerce ses activités coopèrent pour coordonner leurs activités de surveillance concernant cette entreprise ferroviaire, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité. Les autorités nationales de sécurité partagent également des informations avec les autres autorités nationales de sécurité concernées ainsi qu'avec l'Agence si elles constatent que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

Cette coopération permet d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits. Les autorités nationales de sécurité peuvent élaborer un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des États membres concernés.

L'Agence apporte son soutien à ces activités de coordination par l'élaboration de lignes directrices.

10. Les autorités nationales de sécurité peuvent envoyer des avertissements aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1.

11. Les autorités nationales de sécurité utilisent les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier visée à l'article 10, paragraphe 5, point a), aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique. Elles utilisent les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément à l'article 12 aux fins de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.

12. Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques, l'Agence ou les autorités nationales de sécurité compétentes, lorsque le certificat de sécurité a été délivré conformément à l'article 10, paragraphe 8, utilisent les informations recueillies au cours des activités de surveillance. Aux fins du renouvellement des agréments de sécurité, l'autorité nationale de sécurité fait également usage des informations recueillies au cours de ses activités de surveillance.

13. L'Agence et les autorités nationales de sécurité prennent les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 10, 11 et 12.

*Article 18***Critères de décision**

1. L'Agence, lorsqu'elle examine les demandes de certificat de sécurité unique conformément à l'article 10, paragraphe 1, et les autorités nationales de sécurité accomplissent leurs tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elles permettent à toutes les parties intéressées d'être entendues et indiquent les motifs de leurs décisions.

Elles répondent rapidement aux requêtes et demandes, communiquent leurs demandes d'informations sans retard et adoptent toutes leurs décisions dans un délai de quatre mois après que le demandeur a fourni toutes les informations utiles. Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 16, elles peuvent à tout moment demander l'assistance technique des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, les autorités nationales de sécurité consultent tous les acteurs et les parties intéressées, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

2. Les autorités nationales de sécurité sont libres d'effectuer tous les audits, inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de leurs tâches et elles ont accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et, si nécessaire, de tout acteur visé à l'article 4. L'Agence dispose des mêmes droits à l'égard des entreprises ferroviaires lorsqu'elle s'acquitte de ses tâches en matière de certification de sécurité conformément à l'article 10, paragraphe 5.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle juridictionnel des décisions prises par les autorités nationales de sécurité.

4. Les autorités nationales de sécurité procèdent à un échange de vues et d'expériences soutenu, notamment au sein du réseau établi par l'Agence afin d'harmoniser leurs critères de décision à l'échelle de l'Union.

*Article 19***Rapport annuel**

Les autorités nationales de sécurité publient un rapport annuel concernant leurs activités au cours de l'année précédente et le transmettent 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, au niveau des États membres, des ISC, conformément à l'article 5, paragraphe 1;
- 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 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, notamment le nombre d'inspections et d'audits et leurs conclusions;
- e) les dérogations accordées conformément à l'article 15; et
- f) l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure concernant l'application des MSC pertinentes.

## CHAPITRE V

## ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

*Article 20***Obligation d'enquête**

1. Les États membres veillent à ce qu'une enquête soit effectuée par l'organisme d'enquête visé à l'article 22 après tout accident grave survenu sur le système ferroviaire de l'Union. Cette enquête vise à améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.

2. L'organisme d'enquête visé à l'article 22 peut également 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 de l'Union.

L'organisme d'enquête peut décider s'il convient ou non d'effectuer une enquête sur un tel accident ou incident. Pour prendre 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; et
- d) les requêtes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'autorité nationale de sécurité ou des États membres.

3. L'organisme d'enquête détermine l'ampleur des enquêtes et la procédure à suivre pour effectuer les enquêtes en tenant compte des articles 21 et 23 et en fonction des enseignements qu'il compte tirer de l'accident ou de l'incident en vue d'améliorer la sécurité.

4. L'enquête ne vise en aucun cas à déterminer la faute ou la responsabilité.

#### Article 21

#### Statut de l'enquête

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

2. Conformément à leur législation nationale, les États membres assurent l'entière coopération des autorités en charge d'une enquête judiciaire, et veillent à ce que les enquêteurs aient accès, dès que possible, aux informations et aux éléments probants pertinents pour l'enquête. Il leur est en particulier donné:

- a) l'accès immédiat 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 sous contrôle du matériel accidenté, d'installations ou d'éléments de l'infrastructure aux fins d'examen ou d'analyse;
- c) l'accès illimité au contenu des enregistreurs et équipements de bord destinés à l'enregistrement de messages verbaux et à l'enregistrement de l'activité 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 dans l'accident ou l'incident et d'autres témoins; et
- g) accès à toute information ou document pertinent détenu par le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les entités chargées de l'entretien et l'autorité nationale de sécurité.

3. L'Agence coopère avec l'organisme d'enquête lorsque l'enquête porte sur des véhicules pour lesquels elle a délivré une autorisation ou sur des entreprises ferroviaires auxquelles elle a délivré un certificat. Elle transmet dans les meilleurs délais à l'organisme d'enquête l'ensemble des informations ou dossiers demandés et, sur demande, donne des explications.

4. L'enquête est menée indépendamment de toute enquête judiciaire.

*Article 22***Organisme d'enquête**

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents visés à l'article 20 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 d'évaluation de la conformité, et de toute partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec les tâches confiées à l'organisme d'enquête. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'autorité nationale de sécurité, de l'Agence et de tout organisme de régulation des chemins de fer.

2. L'organisme d'enquête accomplit ses tâches de manière indépendante vis-à-vis des autres entités visées au paragraphe 1 et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. Ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance requises.

3. Les États membres prévoient que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et, le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité soient obligés de notifier immédiatement à l'organisme d'enquête les accidents et incidents visés à l'article 20, et de communiquer toutes les informations disponibles. Le cas échéant, à mesure que les données manquantes deviennent disponibles, ces informations sont mises à jour.

L'organisme d'enquête décide sans retard, et en tout état de cause au plus tard deux mois après réception de la notification concernant l'accident ou l'incident, de lancer ou non l'enquête.

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 autres enquêtes ne compromettent pas son indépendance.

5. Si nécessaire, et à condition de ne pas compromettre son indépendance telle qu'elle est prévue au paragraphe 1, 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 20.

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

Sans préjudice du paragraphe 1, l'Agence assiste les organismes d'enquête dans l'exécution de cette tâche, conformément à l'article 38, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796.

Les organismes d'enquête, avec le soutien de l'Agence conformément à l'article 38, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796, mettent en place un programme d'évaluations par les pairs, auquel ils sont tous encouragés à participer afin de contrôler leur efficacité et leur indépendance. Les organismes d'enquête, avec le soutien du secrétariat visé à l'article 38, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796, publient:

- a) le programme commun d'évaluations par les pairs et les critères d'évaluation; et
- b) un rapport annuel sur le programme, répertoriant les points forts détectés et les suggestions d'amélioration.

Les rapports consacrés aux évaluations par les pairs sont communiqués à tous les organismes d'enquête et à l'Agence. Ces rapports sont publiés sur une base volontaire.

*Article 23***Procédure d'enquête**

1. Un accident ou un incident au sens de l'article 20 fait l'objet d'une enquête 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 d'enquête compétents se mettent d'accord sur celui qui doit effectuer l'enquête ou conviennent de l'effectuer en coopération l'un avec l'autre. Dans le premier cas, l'autre organisme d'enquête peut participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

Les organismes d'enquête des autres États membres sont invités, le cas échéant, à participer à une enquête lorsque:

- a) une entreprise ferroviaire établie et titulaire d'une licence dans un de ces États membres est impliquée dans l'accident ou l'incident; ou
- b) un véhicule immatriculé ou entretenu dans un de ces États membres est impliqué dans l'accident ou l'incident.

Les organismes d'enquête d'États membres invités se voient conférer les pouvoirs nécessaires pour contribuer, lorsqu'on le leur demande, à recueillir des éléments probants au profit de l'organisme d'enquête d'un autre État membre.

Les organismes d'enquête d'États membres invités ont accès aux informations et éléments probants nécessaires pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête dans le plein respect des législations nationales en matière de procédure judiciaire.

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

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

3. L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité nationale de sécurité, l'Agence, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence concernés et les représentants du personnel et des usagers ont la possibilité de présenter des informations techniques pertinentes destinées à améliorer la qualité du rapport d'enquête. L'organisme d'enquête tient également compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête.

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 24

### Rapports

1. Chaque enquête sur un accident ou un incident au sens de l'article 20 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 20, 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'accident ou de l'incident. Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'organisme d'enquête fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées. Le rapport, y compris les recommandations de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 23, paragraphe 3, ainsi qu'aux organismes et parties concernés d'autres États membres.

Tenant compte de l'expérience acquise par les organismes d'enquête, la Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, la structure de rapport qu'il convient de suivre aussi fidèlement que possible pour les rapports d'enquête sur les accidents et les incidents. Cette structure de rapport contient les éléments suivants:

- a) une description de l'événement et de son contexte;
- b) l'historique des enquêtes et des requêtes, notamment sur le système de gestion de la sécurité, les règles et réglementations appliquées, le fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques, l'organisation des effectifs, la documentation sur le système d'exploitation et les événements antérieurs de nature comparable;

- c) une analyse et des conclusions sur les causes de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement, liées:
- i) aux mesures prises par les personnes impliquées;
  - ii) à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;
  - iii) aux compétences du personnel, aux procédures ou à l'entretien;
  - iv) aux conditions du cadre réglementaire; et
  - v) à l'application du système de gestion de la sécurité.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 3.

3. Au plus tard le 30 septembre de chaque année, l'organisme d'enquête publie 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 conformément aux recommandations formulées précédemment.

#### Article 25

### Informations à transmettre à l'Agence

1. Dans un délai de sept jours à compter de 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 24, paragraphe 2, et du rapport annuel visé à l'article 24, paragraphe 3.

#### Article 26

### Recommandations en matière de sécurité

1. Une recommandation en matière de sécurité formulée par un organisme d'enquête ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.
2. Les recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à l'Agence, à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre concerné ou à d'autres États membres. Les États membres, leurs autorités nationales de sécurité respectives et l'Agence prennent, dans les limites de leurs compétences, les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération et, le cas échéant, soient suivies d'effet.
3. L'Agence, l'autorité nationale de sécurité et les autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, les autres États membres auxquels des recommandations ont été adressées font rapport périodiquement à l'organisme d'enquête sur les mesures prises ou prévues à la suite d'une recommandation donnée.

#### CHAPITRE VI

#### DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

#### Article 27

### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 6, et à l'article 7, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 juin 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. Il importe particulièrement que la Commission suive sa pratique habituelle et procède à des consultations avec des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter lesdits actes délégués.

4. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 6, et à l'article 7, paragraphe 6, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 6, et de l'article 7, paragraphe 6, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 28

##### Comité

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 29

##### Rapport et autres actions de l'Union

1. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 16 juin 2021 et ensuite tous les cinq ans, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, notamment pour contrôler l'efficacité des mesures relatives à la délivrance des certificats de sécurité uniques.

Ce rapport est accompagné, si nécessaire, de propositions portant sur de nouvelles actions de l'Union.

2. L'Agence évalue le développement de la culture de la sécurité, y compris le signalement des incidents. Elle soumet à la Commission, au plus tard le 16 juin 2024, un rapport indiquant, le cas échéant, les améliorations à apporter au système. La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations et propose, si nécessaire, des modifications de la présente directive.

3. Au plus tard le 16 décembre 2017, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les actions entreprises en vue d'atteindre les objectifs suivants:

- a) l'obligation faite aux fabricants de marquer au moyen d'un code d'identification les composants essentiels pour la sécurité qui circulent sur les réseaux ferroviaires européens; en s'assurant que ce code indique clairement le composant, le nom du fabricant et les données de production significatives;
- b) la traçabilité intégrale de ces composants essentiels pour la sécurité, la traçabilité des activités d'entretien s'y rapportant et la détermination de leur durée d'exploitation; et
- c) l'énoncé des principes communs obligatoires applicables à l'entretien de ces composants.

#### Article 30

##### Sanctions

Les États membres établissent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives. Les États membres notifient ces règles à la Commission au plus tard à la date visée à l'article 33, paragraphe 1, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

*Article 31***Dispositions transitoires**

1. L'annexe V de la directive 2004/49/CE s'applique jusqu'à la date de mise en application des actes d'exécution visés à l'article 24, paragraphe 2, de la présente directive.
2. Sans préjudice du paragraphe 3 du présent article, les entreprises ferroviaires qui doivent être certifiées entre le 15 juin 2016 et le 16 juin 2019 sont soumises à la directive 2004/49/CE. Ces certificats de sécurité sont valables jusqu'à leur date d'expiration.
3. Au plus tard à compter du 16 juin 2019, l'Agence assure les tâches de certification conformément à l'article 10 pour les domaines d'exploitation dans les États membres qui n'ont pas notifié l'Agence ou la Commission conformément à l'article 33, paragraphe 2. Par dérogation à l'article 10, les autorités nationales de sécurité des États membres qui ont notifié l'Agence et la Commission conformément à l'article 33, paragraphe 2, peuvent continuer à délivrer des certificats conformément à la directive 2004/49/CE jusqu'au 16 juin 2020.

*Article 32***Recommandations et avis de l'Agence**

L'Agence formule des recommandations et des avis conformément à l'article 13 du règlement (UE) 2016/796 aux fins de l'application de la présente directive. Ces recommandations et avis peuvent être pris en compte lorsque l'Union adopte des actes législatifs au titre de la présente directive.

*Article 33***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles 2, 3 et 4, aux articles 8 à 11, à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 15, paragraphe 3, aux articles 16 à 19, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphes 3 et 7, à l'article 24, paragraphe 2, à l'article 26, paragraphe 3, et aux annexes II et III au plus tard le 16 juin 2019. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
2. Les États membres peuvent proroger d'un an le délai de transposition visé au paragraphe 1. À cette fin, au plus tard le 16 décembre 2018, les États membres qui ne mettent pas en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives dans le délai de transposition visé au paragraphe 1 le notifient à l'Agence et à la Commission et donnent les motifs d'une telle prorogation.
3. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, à la directive abrogée par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.
4. L'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive ne s'applique ni à Chypre ni à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

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

*Article 34***Abrogation**

La directive 2004/49/CE, modifiée par les directives visées à l'annexe IV, partie A, est abrogée avec effet au 16 juin 2020, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et l'application des directives visées à l'annexe IV, partie B.

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

*Article 35*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 36*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 mai 2016.

*Pour le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Pour le Conseil*

*Le président*

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

\_\_\_\_\_

## ANNEXE I

## INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Les indicateurs de sécurité communs (ISC) font l'objet d'un rapport annuel communiqué par les autorités nationales de sécurité.

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

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

**1. Indicateurs relatifs aux accidents**

1.1. Nombre total et relatif (par train-kilomètre) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accident 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 contractant,
- usager des passages à niveau,
- intrus,
- autre personne sur un quai,
- autre personne qui n'est pas sur un quai.

**2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses**

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

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

Nombre total et relatif (par train-kilomètre) 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 nationales 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.

#### 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 voie), 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.

—

## 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.
- 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 contractant»: 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 contractants, les contractants 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 contractant», «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 contractant», «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 trente 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 vingt-quatre heures à la suite d'un accident, à l'exception des tentatives de suicide.

## 2. Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

- 2.1. «Accident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses»: tout accident ou incident faisant l'objet d'une déclaration conformément au RID <sup>(1)</sup>/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.

## 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 nationales 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).

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

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

## 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/ou 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 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 et/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.

- 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):

$$VT_p = [VT \text{ des voyageurs à titre professionnel}] * [\text{pourcentage moyen des voyageurs à titre professionnel par an}] + [VT \text{ des voyageurs à titre non professionnel}] * [\text{pourcentage moyen des voyageurs à titre non professionnel par an}]$$

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):

$$VT_f = [VT \text{ des trains de marchandises}] * [(\text{tonne-km})/(\text{train-km})]$$

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 =  $CM_p * (\text{minutes de retard des trains de voyageurs}) + CM_f * (\text{minutes de retard des trains de marchandises})$

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.

## 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'utilisateur 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'utilisateur de traverser les voies.

— La protection au moyen de dispositifs physiques comprend:

- des semi-barrières ou barrières complètes,
- des portails.

- 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-kilomètre»: 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-kilomètre»: 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. «Kilomètre 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. «Kilomètre 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.
-

## ANNEXE II

**NOTIFICATION DES RÈGLES NATIONALES DE SÉCURITÉ**

Les règles nationales de sécurité notifiées conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), 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 de sécurité des entreprises ferroviaires;
  - 3) 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;
  - 4) 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;
  - 5) règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches essentielles de sécurité, 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;
  - 6) règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents.
-

## ANNEXE III

**EXIGENCES ET CRITÈRES D'ÉVALUATION APPLICABLES AUX ORGANISATIONS DEMANDANT UN CERTIFICAT ECE OU UN CERTIFICAT CONCERNANT DES FONCTIONS D'ENTRETIEN EXTERNALISÉES PAR UNE ENTITÉ CHARGÉE DE L'ENTRETIEN**

La gestion de l'organisation doit être documentée dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation et avec les sous-traitants. Elle 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 est assurée.

Les exigences de base ci-après s'appliquent aux quatre fonctions de l'entité chargée de l'entretien (ECE) que doit remplir l'organisation par elle-même ou via des accords de sous-traitance:

- 1) Rôle directeur — engagement à développer et mettre en œuvre le système d'entretien de l'organisation et à accroître constamment son efficacité.
- 2) Évaluation des risques — approche structurée pour évaluer les risques liés à l'entretien des véhicules, y compris ceux découlant directement des processus opérationnels et des activités d'autres organisations ou personnes, et pour définir les mesures appropriées de maîtrise des risques.
- 3) Contrôle — approche structurée pour faire en sorte que des mesures de maîtrise des risques soient arrêtées, qu'elles soient efficaces et qu'elles contribuent à la réalisation des objectifs de l'organisation.
- 4) Amélioration constante — approche structurée pour analyser les informations recueillies par des contrôles et audits réguliers ou provenant d'autres sources pertinentes, et pour tirer un enseignement des résultats et arrêter des mesures préventives ou correctrices afin de maintenir ou de relever le niveau de sécurité.
- 5) Structure et responsabilité — approche structurée pour définir les responsabilités individuelles et collectives afin de garantir la réalisation des objectifs de sécurité de l'organisation.
- 6) Gestion des compétences — approche structurée pour faire en sorte que les employés aient les compétences requises afin de garantir la réalisation des objectifs de l'organisation, de façon sûre, effective et efficace, en toutes circonstances.
- 7) Information — approche structurée pour faire en sorte que ceux qui émettent des jugements et prennent des décisions, à tous les niveaux de l'organisation, disposent d'informations utiles et que ces informations soient complètes et pertinentes.
- 8) Documentation — approche structurée pour veiller à la traçabilité de toutes les informations pertinentes.
- 9) Activités de sous-traitance — approche structurée pour faire en sorte que les activités sous-traitées soient gérées de telle façon que les objectifs de l'organisation soient atteints et que toutes les compétences et exigences soient prises en considération.
- 10) Activités d'entretien — approche structurée pour faire en sorte:
  - que toutes les activités d'entretien touchant à la sécurité et à des éléments essentiels pour la sécurité soient répertoriées et correctement gérées et que tous les changements nécessaires à ces activités d'entretien touchant à la sécurité soient répertoriés, gérés convenablement sur la base du retour d'expérience et de l'application des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation des risques visées à l'article 6, paragraphe 1, point a), et documentés correctement,
  - d'assurer la conformité avec les exigences essentielles en matière d'interopérabilité,
  - d'assurer la mise en œuvre et le contrôle des installations, équipements et outils nécessaires à l'exécution de l'entretien et spécialement mis au point à cet effet,
  - d'assurer l'analyse de la documentation d'origine concernant le véhicule pour fournir le premier dossier d'entretien et la mise en œuvre correcte de ce dossier par l'élaboration de commandes de travaux d'entretien,
  - que les composants (y compris les pièces détachées) et les matériaux soient utilisés comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et la documentation du fournisseur; qu'ils soient stockés, manipulés et transportés comme indiqué dans les commandes de travaux d'entretien et la documentation du fournisseur et soient conformes aux règles nationales et internationales applicables ainsi qu'aux exigences figurant dans les commandes de travaux d'entretien pertinentes,

- que les installations, équipements et outils appropriés soient déterminés, recensés, fournis, consignés et maintenus à disposition pour permettre de fournir les services d'entretien conformément aux commandes de travaux et aux autres spécifications applicables, en garantissant l'exécution en toute sécurité des mesures en matière d'entretien, d'ergonomie et de protection de la santé,
- que l'organisation ait arrêté des procédures pour que ses appareils de mesures et les installations, équipements et outils soient tous correctement utilisés, étalonnés, conservés et entretenus, conformément à des procédures étayées par des documents.

11) Activités de contrôle — approche structurée pour faire en sorte:

- que les véhicules soient retirés de l'exploitation pour un entretien planifié, conditionnel ou correcteur en temps voulu ou lorsque des défauts ou d'autres besoins ont été constatés,
  - que les mesures de contrôle de la qualité nécessaires soient mises en œuvre;
  - que les tâches d'entretien soient effectuées conformément aux commandes de travaux d'entretien et de délivrer l'avis de remise en exploitation comprenant d'éventuelles restrictions d'utilisation,
  - que les éventuels cas de non-conformité dans l'application du système de gestion qui pourraient se traduire par des accidents, incidents, survenus ou évités de justesse, et autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises conformément à la méthode de sécurité commune pour le contrôle prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c),
  - d'assurer un processus interne récurrent d'audit et de contrôle qui soit conforme à la méthode de sécurité commune pour le contrôle prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c).
-

## ANNEXE IV

## PARTIE A

**Directive abrogée, et liste de ses modifications successives**

(visées à l'article 34)

Directive 2004/49/CE	(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)
Directive 2008/57/CE	(JO L 191 du 18.7.2008, p. 1)
Directive 2008/110/CE	(JO L 345 du 23.12.2008, p. 62)
Directive 2009/149/CE de la Commission	(JO L 313 du 28.11.2009, p. 65)
Rectificatif, 2004/49/CE	(JO L 220 du 21.6.2004, p. 16)
Directive 2014/88/UE de la Commission	(JO L 201 du 10.7.2014, p. 9)

## PARTIE B

**Délais de transposition en droit national**

(visés à l'article 34)

Directive	Date limite de transposition
2004/49/CE	30 avril 2006
2008/57/CE	19 juillet 2010
2008/110/CE	24 décembre 2010
Directive 2009/149/CE de la Commission	18 juin 2010
Directive 2014/88/UE de la Commission	30 juillet 2015

## ANNEXE V

**Tableau de correspondance**

Directive 2004/49/CE	Présente directive
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7	Article 7
Article 8	Article 8
Article 9	Article 9
Article 10	Article 10
—	Article 11
Article 11	Article 12
Article 12	—
Article 13	Article 13
Article 14 <i>bis</i> , paragraphes 1 à 7	Article 14
Article 14 <i>bis</i> , paragraphe 8	Article 15
Article 15	—
Article 16	Article 16
—	Article 17
Article 17	Article 18
Article 18	Article 19
Article 19	Article 20
Article 20	Article 21
Article 21	Article 22
Article 22	Article 23
Article 23	Article 24
Article 24	Article 25
Article 25	Article 26
Article 26	—
—	Article 27
Article 27	Article 28
Article 28	—
Article 29	—
Article 30	—
Article 31	Article 29
Article 32	Article 30
—	Article 31
—	Article 32
Article 33	Article 33

Directive 2004/49/CE	Présente directive
—	Article 34
Article 34	Article 35
Article 35	Article 36
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	—
Annexe IV	—
Annexe V	—
—	Annexe III

### **Déclaration de la Commission sur les documents explicatifs**

La Commission rappelle que le Parlement européen, le Conseil et elle-même ont reconnu dans leur déclaration politique commune du 27 octobre 2011 sur les documents explicatifs que l'information que les États membres fournissent à la Commission concernant la transposition des directives dans le droit national «doit être claire et précise» afin de faciliter la tâche de la Commission qui est de veiller à l'application du droit de l'Union. Dans le cas présent, à cette fin, il aurait pu être utile de disposer de documents explicatifs. La Commission regrette que le texte final ne contienne pas de dispositions en ce sens.

---