

Mieux faire fonctionner le
système ferroviaire pour la
société.

Guide

Guide de surveillance

	<i>Rédigé par</i>	<i>Validé par</i>	<i>Approuvé par</i>
<i>Nom</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Fonction</i>	Chargé de projet	Directeur de projet	Chef d'unité
<i>Date</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Signature</i>			

Historique du document

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Commentaires</i>
1.0	29.06.2018	Version finale

Le présent document est un guide non juridiquement contraignant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Il est sans préjudice des procédures décisionnelles prévues par la législation de l'Union européenne applicable. De plus, l'interprétation contraignante du droit de l'Union relève de la compétence exclusive de la Cour de justice de l'Union européenne.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1. Introduction

1.1 Objectif du guide

Les autorités nationales de sécurité (ANS) d'Europe diffèrent par leur taille et leur complexité. Les présentes orientations définissent la manière dont les ANS peuvent surveiller en premier lieu leurs gestionnaires de l'infrastructure et leurs entreprises ferroviaires, mais également les entités chargées de l'entretien, le cas échéant, de manière cohérente et proportionnelle à leur taille. Ce guide a pour but d'expliquer aux ANS et aux autres parties intéressées le rôle que la surveillance joue au sein du système ferroviaire européen et son lien avec l'évaluation de la sécurité.

Note : pour la surveillance du transport de marchandises dangereuses par rail, une autorité nationale de sécurité peut jouer un rôle direct en tant qu'autorité compétente ou jouer un rôle de coordination si nécessaire avec toute autre autorité compétente.

1.2 Qu'est-ce que la surveillance ?

La surveillance désigne le dispositif mis en place par l'ANS suite à la délivrance du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité pour surveiller l'efficacité du système de gestion de la sécurité et le respect continu de toutes les exigences.

Cette surveillance englobe les actions entreprises par une ANS pour s'assurer qu'une organisation titulaire d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité entretient son système de gestion de la sécurité afin de maîtriser efficacement les risques pendant toute la durée de validité dudit certificat, ainsi qu'un certain nombre d'autres tâches spécifiques fixées par le règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission (ci-après la «méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance»). Afin d'assurer la surveillance, l'autorité de sécurité nationale doit veiller à disposer de personnes compétentes qui sont sélectionnées et dont les compétences sont gérées au travers d'un système de gestion des compétences.

La méthode de sécurité commune (MSC) aux fins de la surveillance applique les exigences de la directive (UE) 2016/798, en ce qui concerne la nécessité pour les ANS de surveiller les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure de leur juridiction après l'octroi d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité.

L'article 17 de la directive 2016/798 exige que les ANS contrôlent le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, conformément à l'article 9 de la même directive, d'utiliser un système de gestion de la sécurité (SGS). À cet effet, les ANS doivent s'assurer que leurs activités de surveillance comprennent notamment:

- *le contrôle de l'efficacité de l'application totale ou partielle du SGS par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure;*
- *le contrôle de la bonne application des méthodes de sécurité communes (MSC) pertinentes par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure au moyen de leur SGS, y compris dans le cas où l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est une entité chargée de l'entretien (ECE) de ses propres véhicules qui n'est pas certifiée selon le règlement relatif aux ECE;*
- *le contrôle du respect par les constituants d'interopérabilité des exigences essentielles prévues à l'article 8 de la directive (UE) 2016/797 sur son territoire, au moyen du SGS de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.*

Compte tenu des résultats de leur surveillance, les ANS peuvent prendre des mesures d'exécution proportionnées (par exemple, des mesures de sécurité temporaires) pour garantir la conformité juridique, déceler des possibilités d'amélioration du droit national aux fins d'une plus grande efficacité, et informer les parties prenantes des modifications apportées au cadre réglementaire en matière de sécurité ainsi que de tout risque émergent ou toute augmentation des risques au sein de leur État membre.

Cette surveillance devrait normalement s'effectuer dans la langue de l'État membre dans lequel elle a lieu, à moins que l'ANS compétente pour le domaine d'exploitation et l'organisation surveillée ne soient convenues de l'utilisation d'une autre langue.

1.3 À qui ce guide est-il adressé?

Le présent guide a principalement pour but d'aider les ANS à respecter les prescriptions de la méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance à la suite de l'octroi d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité. Il s'adresse également aux organisations surveillées, qui savent ainsi à quoi s'attendre au cours de leur relation avec une ANS, ce qui les aidera à planifier et à organiser leur travail en conséquence.

1.4 Champ d'application

Le présent guide fournit des informations pratiques détaillées en vue de faciliter la compréhension des exigences de surveillance énoncées dans le cadre juridique de l'Union.

1.5 Structure du guide

Le présent document fait partie du recueil d'orientations de l'Agence visant à aider les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les autorités nationales de sécurité et l'Agence elle-même à remplir leurs fonctions et à exécuter leurs missions conformément à la directive (UE) 2016/798.



Figure 1: Recueil d'orientations de l'Agence

1.6 Qui fait l'objet d'une surveillance ?

Il ressort du contexte juridique susmentionné que les ANS doivent surveiller les entités titulaires d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité, respectivement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure. Le but est de vérifier que ces entités respectent l'engagement pris, dans leur demande de certificat de sécurité unique ou d'agrément de sécurité, de maintenir un SGS aux fins de la maîtrise des risques.

Table des matières

1.	Introduction	2
1.1	Objectif du guide.....	2
1.2	Qu'est-ce que la surveillance ?	2
1.3	À qui ce guide est-il adressé?	3
1.4	Champ d'application	3
1.5	Structure du guide	3
1.6	Qui fait l'objet d'une surveillance ?	4
2.	Définitions	6
3.	Surveillance fondée sur les risques	7
4.	Stratégie de surveillance	10
4.1	Contexte	10
4.2	Objectif.....	10
4.3	Principes de surveillance.....	10
4.4	Dispositions de surveillance	12
4.5	Niveaux de risque au sein de l'État membre	13
4.6	Priorités de surveillance stratégiques.....	13
4.7	Techniques de surveillance	13
4.8	Plan(s) de surveillance	17
4.9	Mesures d'exécution.....	17
5.	Transmission d'informations de surveillance et interdépendance avec l'évaluation d'un certificat de sécurité unique ou d'une autorisation de mise sur le marché de véhicules	18
6.	Coordination entre les membres d'une même ANS ou entre différentes ANS.....	21
7.	Facteurs humains et culture de la sécurité	22
8.	Coopération avec d'autres autorités ou organismes compétents.....	22
8.1	Organismes d'agrément ou de certification	22
8.2	Problèmes de sécurité sur le lieu de travail.....	22
8.3	Règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train.....	23
8.4	Coopération entre une ANS et d'autres organismes de contrôle.....	23
8.5	Coopération entre une ANS et une autorité responsable des licences	24
8.6	Coopération entre une ANS et un organisme de certification des ECE	24
9.	Cadre de gestion des compétences	24
Annexe	Modèle de stratégie de surveillance proposé.....	25

2. Définitions

Les définitions suivantes sont utilisées dans le présent guide:

Parties prenantes pertinentes

Les parties prenantes pertinentes désignent tous ceux qui participent aux opérations ferroviaires ou sont touchés par ces dernières, et qui nourrissent un intérêt à l'égard des résultats en matière de sécurité, par exemple les organismes professionnels, les organisations de voyageurs ou les autorités locales.

Désagréments inutiles

Cela signifie simplement que si vous vous rendez dans une entreprise ferroviaire pour effectuer une surveillance, le travail est coordonné de façon à ce que l'entreprise ferroviaire ne fasse pas l'objet de deux opérations de surveillance différentes nécessitant d'interroger les mêmes personnes au même moment, ni de plusieurs visites dans les mêmes délais par des personnes différentes du même service. Il s'agit de planifier les interventions nécessaires de la manière la plus efficace possible afin que le travail soit effectué dans des délais raisonnables, sans entraîner de perturbations majeures au sein de l'organisation surveillée.

Dispositions de gestion

Les dispositions de gestion désignent les processus et procédures du SGS mis en place par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure pour gérer la sécurité et atteindre ses objectifs en la matière tout en respectant ses obligations légales et les autres exigences pertinentes pour la sécurité.

Non-conformité majeur

Une non-conformité majeure est un problème identifié par une ANS, où l'écart est tel que des mesures correctives doivent être prises sous la direction de cette dernière ou, dans le cas de questions relevant de l'organisme de certification de la sécurité, une réflexion doit être engagée concernant le retrait ou la mise en place de restriction du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité.

Tout autre domaine de préoccupation

« Tout autre sujet de préoccupation » se réfère à une situation pour laquelle l'ANS, au cours de la surveillance, a identifié un écart mais il n'est pas suffisamment grave pour que des mesures urgentes soient prises. Toutefois, la situation est suffisamment grave pour que l'ANS décide d'enregistrer l'écart et de notifier à l'organisation surveillée la nécessité d'améliorer sa position. Les informations relatives aux deux catégories relevées par l'ANS devraient être transmises à l'organisme de certification de sécurité dans un délai approprié suivant le dépôt d'une demande de certificat de sécurité unique afin que tout aspect en lien avec les manquements soit examiné par cet organisme.

3. Surveillance fondée sur les risques

Il est possible de recenser des éléments clés en vue d'un fonctionnement efficace de la surveillance fondée sur les risques. Ces éléments sont les suivants:

- *l'ANS doit avoir une compréhension globale des risques que présente le système ferroviaire national et cerner les plus importants;*
- *l'ANS doit avoir une bonne compréhension des capacités de gestion des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure (ainsi que des acteurs associés) aux fins de la maîtrise des risques;*
- *l'ANS doit disposer du personnel compétent pour juger les points susmentionnés et qui soit assez souple pour adapter sa démarche s'il constate une augmentation ou une réduction des risques (voir Guide de l'Agence relatif au cadre de gestion des compétences);*
- *les ANS devraient se procurer des informations auprès d'un éventail de sources aussi large que possible (appartenant ou non au secteur ferroviaire) pour éclairer leurs décisions de surveillance fondée sur les risques;*
- *les ANS doivent être à même de justifier leur décision de surveiller ou non tel ou tel aspect;*
- *les ANS doivent pouvoir s'adapter à d'autres facteurs de surveillance au sein de l'État membre, comme les impératifs politiques ou les préoccupations sociétales susceptibles de ne pas être fondés sur les risques;*
- *la surveillance doit être liée à l'évaluation d'un certificat de sécurité unique et d'un d'agrément de sécurité de façon à ce que les opérateurs ou les activités au sein d'opérations considérés comme présentant un risque plus élevé fassent l'objet d'une surveillance renforcée aussitôt après l'octroi du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité;*
- *la surveillance effectuée doit permettre à l'ANS de s'assurer que le SGS de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure est en mesure de maîtriser les risques encourus.*

Dans la mise en œuvre des principes susmentionnés, les ANS doivent disposer de moyens (quantitatifs, semi-quantitatifs ou qualitatifs) pour comprendre le risque global au sein de l'État membre. Il s'agit d'un élément essentiel pour développer la stratégie de surveillance. En l'absence d'une idée précise des risques auxquels il est exposé, il est impossible de prendre des décisions proportionnées et ciblées sur ce qu'il convient de surveiller et sur la meilleure manière de le faire. Le manque de compréhension des risques du système signifie également qu'en cas de négociations entre l'État et la NSA, il y aura une occasion manquée d'engager une réflexion adéquate sur l'amélioration de la sécurité en fonction du budget disponible. La capacité des ANS à rendre transparent pour l'État membre où les améliorations en matière de sécurité devraient être ciblées peut constituer une contribution utile pour les États membres en ce qui concerne la création de possibilités d'amélioration de la sécurité. La compréhension globale du risque pour la sécurité au sein du système est en fait le point de départ d'une analyse de sécurité visant à réduire ce risque.

Il convient également de noter que la compréhension qu'a l'ANS du risque global existant au sein de l'État membre ne devrait pas être trop différente de celle de tout gestionnaire de l'infrastructure national. Par exemple, le gestionnaire de l'infrastructure et l'ANS devraient avoir un point de vue similaire concernant le niveau de risque global que présentent les passages à niveau dans l'État membre. Si leurs points de vue sont très différents, cela pourrait indiquer des failles dans le système de gestion des risques.

En ce qui concerne les moyens d'acquérir une vue d'ensemble des risques au sein de l'État membre, la convergence vers une méthode standard à cet effet serait utile au niveau européen. À ce stade, néanmoins, même les nuances subtiles qui existent entre les pays adoptant des démarches similaires rendent une

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

comparaison à l'échelle européenne difficile. Les démarches actuelles varient de la plus sophistiquée à la plus simple, ce qui peut refléter la maturité du système ferroviaire de l'État membre dans l'utilisation de l'approche européenne, leur ampleur ainsi que différents partis pris culturels.

Afin d'évaluer les capacités de gestion des risques des différents acteurs du système ferroviaire, l'ANS doit pouvoir utiliser la surveillance pour déterminer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des organisations qu'elle surveille. Pour la plupart des ANS, cela revient, en pratique, à employer des inspecteurs qualifiés et compétents qui soient en mesure d'en juger.

Les autorités nationales de sécurité doivent être en mesure d'utiliser autant de sources que possible pour pouvoir recouper les informations et éviter de se fonder sur une seule série de données pour déterminer les priorités en matière de surveillance. Les ANS sont également encouragées à utiliser des informations sur la gestion des risques provenant de l'extérieur de l'industrie ferroviaire, le cas échéant, afin de vérifier les résultats et d'améliorer les processus de gestion des risques. Il y a des ensembles de données ou des sources d'informations particulièrement pertinentes, telles que les données d'accidents ou d'incidents, les registres quotidiens de l'entreprise et les résultats des modèles de risque au sein de l'État membre qui peuvent être utilisés s'ils sont disponibles. Toutefois, d'autres informations provenant de plaintes, ou des questions liées à la perception du public ou à des études universitaires, devraient également être considérées comme des informations utiles pour élaborer une stratégie et un plan de surveillance fondés sur les risques.

Conformément à l'article 7 des MSC aux fins de la surveillance, les ANS devraient disposer d'un ensemble de critères pour définir qui sera surveillé et pourquoi. Cet ensemble de critères est lié à l'accomplissement de la stratégie. L'objectif est de veiller à ce que la démarche adoptée pour les activités de surveillance soit cohérente et à ce que les différents acteurs du système connaissent parfaitement les motifs de l'évaluation d'activités particulières et les mesures de réussite par rapport auxquelles elles sont jugées.

La STI «Exploitation» exige également que les ANS, dans le cadre de leur stratégie et de leur plan de surveillance, contrôlent effectivement la conformité (étant donné que la STI OPE traite du processus et des règles qui contribuent à la sécurité de l'exploitation du train) dans la fourniture quotidienne de leur supervision des SMS des organisations dans leur champ de compétence. Les guides publiés par l'Agence concernant l'application et l'utilisation des principes fondamentaux d'exploitation définis dans la STI «Exploitation» aideront les ANS à exercer une surveillance dans ce domaine.

Les ANS peuvent également subir des pressions de sources extérieures qui ne sont pas fondées sur les risques. Celles-ci peuvent émaner d'une préoccupation publique à l'égard d'un aspect des opérations ferroviaires qui devient un impératif politique. Que cela s'inscrive ou non dans la stratégie et dans le plan de surveillance, il faudra les intégrer dans les deux. Ces questions peuvent avoir une incidence très positive sur la sécurité. Ainsi, par exemple, un État membre pourrait décider de supprimer tous les passages à niveau présents sur son territoire dans un délai de dix ans, alors que la démarche fondée sur les risques consisterait plutôt à équiper tous les passages à niveau de systèmes de protection modernes. De toute évidence, si les passages à niveau disparaissent complètement dans un délai de dix ans, cela représente un gain de sécurité important pour l'État membre. Inversement, une ANS peut être contrainte de conserver les passages à niveau pour des raisons d'utilité publique alors que la démarche fondée sur les risques consisterait à les supprimer.

Il est essentiel que la surveillance fondée sur les risques soit liée aux résultats de l'évaluation des certificats de sécurité et de l'autorisation. En effet, dans la plupart des cas, l'évaluation du certificat ne portera que sur l'application du système de gestion de la sécurité à l'activité d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure sur papier. La question de savoir si la demande fonctionne dans la pratique relève de la surveillance. Pour les entreprises ferroviaires existantes et les gestionnaires de l'infrastructure ayant une longue expérience dans le secteur, la structure de la surveillance peut être répartie de manière égale sur la durée de vie du certificat. Pour les nouveaux entrants dans le système, il peut être nécessaire d'augmenter la surveillance au début de la durée de vie du certificat ou, après le début des opérations, de cibler les

activités sur des éléments spécifiques du système de gestion de la sécurité afin de s'assurer que ce qui est écrit dans les documents est effectivement mis en pratique de manière cohérente. Pour les entreprises existantes et les nouveaux entrants, il est essentiel que la portée des activités de surveillance soit ciblée en fonction des risques établis.

Dans la mesure où les ANS disposent souvent de ressources de surveillance limitées, il est essentiel qu'elles s'interrogent sur les points où la surveillance sera la plus utile pour définir leurs axes et motifs de surveillance en fonction des risques. Par exemple, le gestionnaire de l'infrastructure peut avoir connaissance de problèmes en lien avec des rails cassés et avoir mis un programme en place pour gérer cela. Toutefois, en consacrant beaucoup de temps à ce sujet, l'ANS n'exploite peut-être pas ses ressources de manière optimale. Au lieu de cela, elle peut choisir de se concentrer sur un problème que le gestionnaire de l'infrastructure ne semble pas gérer.

4. Stratégie de surveillance

L'article 3 de la MSC aux fins de la surveillance exige que les ANS disposent d'une stratégie de surveillance contenant les éléments énoncés à l'annexe I de la MSC. Un modèle de stratégie de surveillance est proposé à l'Annexe du présent guide. Les titres figurant dans ce modèle ont pour but de favoriser une élaboration cohérente des stratégies de surveillance entre les États membres pour garantir aux ANS le maintien des niveaux de sécurité. Par ailleurs, dans la mesure où l'Agence a pour mission de contrôler les performances des ANS, une structuration commune de ces stratégies faciliterait l'exercice de cette fonction.

4.1 Contexte

Pour la description du contexte, il suffira de présenter brièvement la taille du réseau ferroviaire de l'État membre, notamment le nombre d'entreprises ferroviaires et de gestionnaires de l'infrastructure. Cette section devrait également préciser depuis combien de temps la stratégie de surveillance ainsi que les dispositions de révision de cette dernière ont été mises en place.

4.2 Objectif

L'objectif ou le but devrait traiter de l'objet de la stratégie, par exemple: «collaborer avec le secteur pour améliorer en permanence les performance de gestion de la sécurité». Cette section devrait également préciser comment l'objectif sera atteint.

4.3 Principes de surveillance

Les principes sont une répétition de l'engagement de l'ANS en faveur des valeurs clés qui garantissent que la prise de décision au cours de la surveillance est ferme mais équitable. L'annexe I de la MSC relative à la surveillance indique que, lors de la mise en place de la stratégie de surveillance et du ou des plans qui en découlent, l'ANS collecte et analyse les données/informations provenant d'une série de sources. Ces sources incluent les informations provenant de l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité, les résultats des activités passées de surveillance, le jugement d'expert des inspecteurs, les informations pertinentes provenant de l'autorisation des véhicules, les rapports des organismes d'enquête nationaux, les autres données relatives aux accidents ou incidents, les rapports annuels de sécurité des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires de l'infrastructure, les rapports des entités chargées de l'entretien, les plaintes émanant de membres du public et d'autres sources pertinentes. En substance, L'ANS devrait traiter les informations pertinentes de toutes les sources possibles afin de déterminer où se trouvent les principaux risques au sein du système ferroviaire de son Etat. L'ANS devra également évaluer et analyser les informations disponibles pour déterminer quelles sont les questions les plus importantes puis, elle devra élaborer une stratégie qui traite ces priorités ainsi qu'un plan qui vise à déterminer comment et sur quelle période la stratégie sera mise en œuvre. L'ANS devra à la fois déterminer les ressources nécessaires pour élaborer sa stratégie et son plan et y affecter les ressources nécessaires à sa mise en œuvre. Enfin, l'ANS devra aborder toute question relevant de sa stratégie et de son plan relatifs à l'exploitation et infrastructures transfrontalières et se coordonner, le cas échéant, avec les autres ANS concernées.

Les principes de surveillance que l'ANS devrait appliquer découlent principalement de l'annexe I de la MSC aux fins de la surveillance. Les ANS devraient exécuter leurs activités de surveillance avec fermeté et équité. Les principes de surveillance sont conçus pour aider les ANS à y parvenir.

Les ANS devraient appliquer le principe de **proportionnalité** entre la coercition et le risque. Les mesures prises par une autorité nationale de sécurité pour mettre en conformité ou pour amener les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à rendre des comptes en cas de non-respect de leurs obligations légales devraient être proportionnées aux risques pour la sécurité ou à la gravité potentielle de toute non-conformité, y compris tout préjudice réel ou potentiel. Ce principe est essentiel pour les autorités nationales de sécurité, étant donné qu'en adoptant cette approche, elles démontrent à ceux qu'elles surveillent qu'elles appliquent la loi de manière raisonnable et équitable. Cela réduit la crainte potentielle pour les organisations surveillées que des erreurs entraînent des punitions draconiennes, à leur tour, créent une culture du secret et de la peur qui ne favorise pas un contrôle robuste des risques.

Les ANS devraient appliquer le principe de **cohérence** de l'approche pour faire en sorte qu'une autorité nationale de sécurité adopte une approche similaire dans des circonstances similaires afin d'atteindre des objectifs similaires. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veulent être traités de la même manière par des personnes différentes en charges de la surveillance au sein d'une même ANS et de différentes ANS pour lesquelles existent des accords transfrontaliers. Cela leur donne une certitude dans le résultat et leur permet de mieux planifier leurs activités. Ce principe aborde également les questions relatives à la culture de la sécurité et réduit la peur de la surveillance des ANS par les parties prenantes.

L'activité de surveillance de l'autorité nationale de sécurité devrait être **ciblée** principalement sur les activités qu'elle estime donner lieu aux risques les plus graves ou pour lesquelles les dangers sont les moins bien maîtrisés. Pour ce faire, l'autorité nationale de sécurité devrait disposer de méthodes et d'outils pour évaluer les performances de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure. Dans une situation où les ressources sont limitées et où les exigences imposées aux ANS sont nombreuses, il est d'une importance cruciale que l'accent soit mis sur les risques les plus graves. L'analyse par l'ANS des performances de gestion des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure est ici essentielle.

Les ANS devraient décider de leurs priorités afin d'utiliser efficacement leurs **ressources** et cette décision quant à la meilleure manière d'y parvenir devrait incomber à chaque autorité nationale de sécurité. Il convient de concentrer les actions sur ceux qui sont responsables du risque et qui sont les mieux placés pour en assurer le contrôle. Les ANS disposent de ressources limitées de sorte qu'il est important que celles-ci soient utilisées à bon escient et ce, afin de maximiser l'efficacité de l'ANS dans ses actions de surveillance que les responsables des risques les gèrent de manière appropriée.

Les ANS devraient appliquer le principe de **transparence** pour aider les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à comprendre ce que l'on attend d'eux (y compris ce qu'ils devraient ou ne devraient pas faire) et ce qu'ils devraient attendre de la part de l'autorité nationale de sécurité. Pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, il est extrêmement important qu'ils comprennent comment une ANS prend ses décisions afin qu'ils puissent comprendre quels seront les résultats probables s'ils ne contrôlent pas le risque efficacement.

Les ANS doivent **rendre compte** de leurs décisions conformément à l'article 18, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/798. Les ANS disposent donc d'un dispositif interne à l'aune duquel elles peuvent se justifier. En outre, les autorités nationales de sécurité devraient également établir une procédure de plainte. Les ANS doivent prendre des décisions dont certaines auront une incidence négative sur les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure qui ne parviennent pas à gérer efficacement les risques. Il est important que les ANS disposent de critères clairs pour prendre leurs décisions, de sorte qu'il soit facile de les justifier. Deuxièmement, il est très important qu'un processus permettant de contester ces décisions existe lorsqu'une partie prenante estime que l'ANS a dépassé ses fonctions ou qu'elle n'a pas suivi ses procédures en bonne et due forme.

Les ANS devraient mettre en place des accords de **coopération** avec les autres autorités compétentes afin de partager des informations et d'élaborer des approches unifiées en ce qui concerne les questions ayant trait à la sécurité ferroviaire. Les ANS devraient disposer de processus de partage des informations pertinentes entre elles et avec les autres autorités compétentes. Ces accords sont essentiels afin de veiller à ce que la bonne action soit prise par la bonne organisation.

Si une ANS applique ces principes, les organisations surveillées seront traitées équitablement et avec fermeté le cas échéant. Il convient également de préciser que ces principes sont complémentaires, et contribuent ensemble à présenter une ANS aux organismes qu'elle réglemente comme une autorité compétente et raisonnable, qui prend des décisions raisonnées de manière ouverte et honnête. On notera que le modèle de stratégie de surveillance joint en annexe au présent guide rappelle ces principes, car cette stratégie est extrêmement importante pour définir la manière dont la surveillance s'opérera. En reproduisant les principes mentionnés ici, une ANS renforcera son engagement à leur égard et prouvera qu'elle est transparente dans sa démarche.

L'Agence a également créé un *guide relatif à un modèle de gestion de l'exécution*, qui peut être utilisé par ceux qui effectuent la surveillance et se fonde sur les principes susmentionnés. Ce guide applique les principes à une matrice destinée à guider ceux qui effectuent la surveillance, leur indiquant ce à quoi devrait ressembler leurs décisions d'exécution sur la base d'une analyse des lacunes en matière de risques. Plus ces lacunes, c'est-à-dire l'écart entre la position attendue d'une organisation si toutes les règles étaient correctement appliquées et sa position réelle, sont importantes, plus la mesure d'exécution devrait être conséquente.

4.4 Dispositions de surveillance

Les modalités de surveillance devraient couvrir, d'une manière générale, la structure de gouvernance et la dotation en personnel de l'ANS, y compris la gestion des liens avec la certification et l'agrément de sécurité. L'ANS devrait faire preuve de transparence en ce qui concerne sa structure de management et la manière dont les questions liées à la surveillance sont transférées au niveau hiérarchique supérieur, y compris, le cas échéant, aux mesures coercitives. L'ANS devrait également faire preuve de transparence quant à la manière dont elle décide de se focaliser davantage sur tel ou tel risque et dans un domaine plutôt qu'un autre. L'ANS devrait indiquer quels sont ses effectifs et, d'une manière générale, comment leurs compétences sont maintenues (voir le *guide de l'Agence sur le cadre de gestion des compétences*), et de quelle manière elle les utilise. L'ANS devrait également indiquer comment elle entend mesurer les performances des systèmes de gestion de la sécurité dans le cadre de ses activités de surveillance, par exemple, en utilisant un modèle de maturité ou un modèle de culture de la sécurité ou par d'autres moyens. L'Agence a élaboré un guide pour un modèle de gestion de maturité qui peut être utilisé à cette fin tant par les autorités que par les parties prenantes (voir également le *guide de l'Agence sur le modèle d'échéance de gestion*).

L'une des principales questions des ANS concerne les modalités de gestion des nouveaux acteurs du marché dans la mesure où il n'existe pas d'informations historiques sur la qualité de leur SGS. Cela a conduit certaines ANS à leur délivrer un certificat de sécurité pour une durée inférieure à cinq ans. D'autres ANS ont décidé de réaliser un audit plus complet de ces nouveaux acteurs avant de leur délivrer un certificat de sécurité, ou de procéder à cet audit aussitôt après. Toute période de validité restreinte doit être justifiée par sa nécessité aux fins d'une maîtrise efficace des risques pour la sécurité des opérations ferroviaires. Les ANS peuvent procéder à un examen plus détaillé des nouveaux acteurs à la suite de leur certification pour s'assurer que leurs dispositions de sécurité sont adaptées à l'usage prévu. L'ANS devrait définir clairement ces modalités dans sa stratégie et ses plans de surveillance.

4.5 Niveaux de risque au sein de l'État membre

La section suivante consacrée aux niveaux de risque au sein de l'État membre devrait expliquer comment ils sont déterminés, notamment l'utilisation de modèles de risque et/ou de maturité et toute question relative à la raison pour laquelle certains risques sont couverts par la stratégie et d'autres non.

4.6 Priorités de surveillance stratégiques

La section suivante devrait expliquer comment les priorités stratégiques sont définies et inclure les éléments suivants:

- *les modalités de surveillance des SGS: ici, l'ANS devrait indiquer les techniques de surveillance (voir point 4.7 ci-dessous) qu'elle est susceptible d'utiliser et la raison pour laquelle elle privilégie certains domaines plus que d'autres;*
- *les modalités de surveillance coordonnée et/ou conjointe avec d'autres ANS, le cas échéant (voir section relative à la surveillance coordonnée et à la coopération ci-dessous);*
- *les risques majeurs: pour ce point, il est attendu de l'ANS qu'elle recense les risques pour la sécurité qui sont, selon elle, les plus élevés au sein du système et qu'elle explique comment elle est parvenue à cette conclusion;*
- *les risques mineurs feront l'objet d'une surveillance générale: pour ce point, il est attendu de l'ANS qu'elle précise les risques qu'elle estime être de deuxième ordre et comment elle est parvenue à cette conclusion.*

4.7 Techniques de surveillance

L'article 4 de la MSC aux fins de la surveillance exige des ANS qu'elles adoptent des techniques adéquates et définissent ces dernières lors de la planification de leurs activités de surveillance. Les techniques de surveillance englobent à la fois la collecte d'informations (une activité connexe) aux fins de l'examen des performances en matière de sécurité du système de gestion et des activités spécifiques, comme les entretiens avec des personnes. Dans la mesure où la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure destinée à s'assurer qu'ils respectent le droit national et européen est une mission très vaste pour l'ANS, celle-ci peut, de la même manière, utiliser de nombreuses méthodes différentes pour recueillir des informations à cet égard. Toutefois, l'ensemble de ces méthodes suppose l'acquisition d'informations de différentes manières, puis une analyse de ce que ces informations révèlent concernant le système de gestion de la sécurité de l'organisation surveillée et son niveau de conformité avec la loi.

Diverses techniques spécifiques peuvent être utilisées pour mener les activités de surveillance sur place ou à l'extérieur, notamment:

- *une inspection des actifs physiques sur place, comme le matériel roulant ou les éléments d'infrastructure,*
- *une inspection des procédures et documents de gestion de la sécurité pour s'assurer qu'ils sont adaptés à l'usage;*
- *des entretiens avec des membres du personnel travaillant à tous les niveaux d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure, pour déterminer leur connaissance des*

modalités pratiques d'exécution des règles et procédures et évaluer la culture de sécurité de l'organisation;

- *des audits selon une norme relative aux systèmes de gestion, par exemple OHSAS 18001:2007;*
- *des audits selon un modèle défini par l'ANS;*
- *des audits/inspections d'une activité ou procédure à la suite d'un incident;*
- *des audits portant sur les capacités ou la maturité de la gestion de la sécurité;*
- *une analyse des données;*
- *un échantillonnage de produits ou d'activités;*
- *une observation des tâches (par exemple en cabine, pour observer le comportement du conducteur);*
- *la participation de l'ANS aux réunions de gestion importantes d'une entreprise ferroviaire (EF) ou d'un gestionnaire de l'infrastructure (GI), par exemple au sujet de passages à niveau ou de nouveaux projets d'infrastructure;*
- *des enquêtes auprès d'organisations nécessitant de remplir des questionnaires d'autoévaluation, par exemple pour l'évaluation de la culture de sécurité ou du respect de la législation ou des listes de contrôle;*
- *toute autre activité pertinente accroissant la somme de connaissances dont dispose l'ANS sur une EF ou un GI et sur sa gestion et sa culture de la sécurité.*

Aux fins du présent guide, on entend par:

- **«Inspection»** : *l'examen d'un aspect particulier et limité de l'activité d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure par un membre du personnel autorisé et compétent de l'ANS. Une inspection permet de vérifier la conformité à la législation européenne ou nationale ou que le processus décrit dans la documentation est en place et son degré de fonctionnement. Cela ne signifie pas la vérification de la présence de certains documents ou de certains équipements car cela ne permet pas de vérifier son utilisation en pratique;*
- **«audits»** *désigne les interventions structurées au cours desquelles l'EF ou le GI est soumis à un examen par rapport à une norme de gestion de sécurité ou un protocole d'audit en particulier;*
- **«audits selon un modèle de maturité des capacités de gestion de sécurité»** *désigne une méthode structurée permettant d'exécuter un audit du SGS de l'organisation contrôlée selon un modèle de maturité/capacités de gestion afin d'évaluer son efficacité de gestion de la sécurité (voir également le guide de l'Agence relatif à son modèle de maturité de gestion). Ce modèle, s'il est utilisé correctement par les agents de surveillance compétents, peut donner un aperçu de performances du SGS. Il peut donc s'agir d'un outil utile pour permettre à une ANS de fournir des informations sur le fonctionnement d'un SMS particulier à l'organisme de certification de sécurité lorsqu'une demande de renouvellement doit être traitée.*

Les techniques utilisées, comme des entretiens, un examen de documents ou une inspection de vérification, peuvent être entreprises de manière plus ou moins approfondie en suivant des processus plus ou moins nombreux, et être mélangées pour obtenir un aperçu des performances en matière de sécurité de l'organisation et relever les failles sous-jacentes.

Les entretiens avec des personnes, les examens de documents et les inspections de vérification peuvent alors être utilisés pour déterminer la maturité de gestion de l'organisation et la capacité du système à maîtriser les risques encourus. La personne compétente réalisant l'audit exerce ensuite son propre jugement, à l'aide

d'un modèle de capacités ou de maturité de gestion, pour évaluer l'efficacité du système de gestion de la sécurité de l'organisation.

L'observation de tâches et la participation aux réunions de gestion sont des activités qui augmentent la masse de connaissances de l'ANS sur une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure en particulier et sur sa culture de la sécurité.

Pour une ANS, le recours à une combinaison de techniques de surveillance semblerait être la solution idéale. Chaque ANS devrait s'efforcer d'atteindre un bon équilibre entre activité descendante (les audits du SGS) et activité ascendante (les inspections sur le terrain consistant à observer ce qui se passe). Les méthodes de surveillance peuvent réunir les activités d'inspection existantes et y associer des audits de SGS pour échantillonner les dispositions de gestion. Cela annulera certaines des faiblesses de techniques en particulier et donnera une vue d'ensemble plus authentique des performances concrètes de l'objet de la surveillance.

L'ANS peut également utiliser les techniques décrites ci-dessus pour réaliser des examens transversaux des interfaces entre les entreprises ferroviaires et/ou les gestionnaires de l'infrastructure afin d'obtenir une vue d'ensemble, au niveau de l'État membre, de la gestion de différents aspects au sein du système ferroviaire.

Le tableau et la figure ci-dessous montrent le lien entre l'inspection générale et les audits de systèmes de gestion, notamment les techniques d'entretien, d'examen de documents et d'observation. Ces types de techniques figurent dans des normes telles qu'ISO 19011 («lignes directrices pour l'audit des systèmes de management»), dont les ANS sont libres de suivre ou non les prescriptions. Le tableau ci-dessous présente les types de techniques associés aux différents types d'activités.

Tableau 1: Relation entre les audits de systèmes de gestion et les inspections

	<i>Activité sur place</i>	<i>Activité extérieure</i>
<i>Interaction avec les personnes</i>	<p>Réalisation d'entretiens</p> <p>Remplissage de listes de contrôle et de questionnaires avec la participation de l'organisation contrôlée</p> <p>Examen de documents avec la participation de l'organisation contrôlée</p> <p>Échantillonnage</p>	<p>Par des moyens de communication interactifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • réalisation d'entretiens; • remplissage de listes de contrôle; • questionnaires; et • examen de documents avec la participation de l'organisation contrôlée.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Tableau 1: Relation entre les audits de systèmes de gestion et les inspections

	<i>Activité sur place</i>	<i>Activité extérieure</i>
<i>Interaction limitée ou absence d'interaction avec les personnes</i>	<p>Examen de documents (ex. : dossiers, analyse de données)</p> <p>Observation du travail effectué</p> <p>Visite sur place</p> <p>Remplissage de listes de contrôle</p> <p>Échantillonnage (ex. : produits)</p>	<p>Examen de documents (ex : dossiers, analyse de données)</p> <p>Observation du travail effectué par des moyens de surveillance, en tenant compte des exigences sociales et juridiques</p> <p>Analyse de données</p>

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

4.8 Plan(s) de surveillance

Le ou les plans de surveillance devraient assurer l'application concrète de la stratégie de surveillance pendant toute la durée de cette stratégie. Parce qu'ils découlent de la stratégie de surveillance, ils devraient être fondés sur les risques répertoriés comme nécessitant une surveillance dans la stratégie de surveillance. Le plan de surveillance devrait également souligner les liens entre le processus d'évaluation de la certification ou de l'agrément de sécurité et le processus de surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure pendant toute la durée de validité du certificat ou de l'agrément de sécurité, notamment, le cas échéant, la nécessité d'une coordination avec l'Agence, lorsqu'il s'agit de l'organisme de certification de sécurité, et avec d'autres ANS. Le plan de surveillance devrait inclure des informations sur le processus relatif à sa création et à son examen ainsi que sur les liens avec la stratégie de surveillance, notamment comment les résultats du plan entraînent des modifications de la stratégie. Le plan de surveillance devrait préciser quelles entreprises ferroviaires et quels gestionnaires de l'infrastructure seront surveillés au cours de l'année sur laquelle porte le plan, ainsi que les motifs de cette surveillance. Il devrait également spécifier les ressources à affecter à la surveillance, de même que les techniques de surveillance à appliquer. Si le plan de surveillance traite de problèmes liés à des facteurs humains, l'ANS devrait chercher à savoir comment ces questions sont gérées dans le SGS des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure.

4.9 Mesures d'exécution

La MSC relative à la surveillance prévoit, à l'article 7, paragraphe 1, que l'ANS doit disposer de critères pour gérer les non-conformités constatées dans le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure et l'annexe 1 indique qu'une ANS doit prendre des mesures coercitives le cas échéant. Cette mesure dépendra des sanctions que les différentes législations nationales permettent de prendre à une ANS. Dans le contexte de la MSC relative à la surveillance, les défaillances dans la mise en conformité seront les cas où le SGS de l'entreprise ferroviaire ou de l'infrastructure ne remplit pas l'exigence essentielle de maîtrise des risques. Les sanctions qu'une ANS pourrait prendre devraient être fondées sur les principes clés de la surveillance (voir section 4.3). L'ANS doit démontrer que toute mesure qu'elle prend est proportionnée et ciblée au regard du risque perçu. La MSC relative à la surveillance (article 5, paragraphe 2, point a) divise les questions que l'ANS devrait cibler en non-conformité majeure et autres sujets de préoccupation. Le niveau de sanction que pourrait imposer une ANS devrait refléter le niveau de non-conformité ou de préoccupation. L'organisation faisant l'objet de la mesure coercitive doit être en mesure de comprendre pourquoi une sanction est appliquée et comment elle peut s'améliorer. Les ANS peuvent utiliser tout modèle de gestion des mesures coercitives qui couvre les principes clés de la surveillance afin de mettre en place un processus structuré et transparent permettant de prendre des mesures coercitives en vertu du droit national ou du droit de l'Union. Pour aider les ANS, l'Agence a élaboré un modèle de gestion des mesures coercitives qui peut être utilisé conjointement avec différentes réglementations nationales (voir la *guide de l'Agence sur le modèle de gestion de la mise en œuvre*).

5. Transmission d'informations de surveillance et interdépendance avec l'évaluation d'un certificat de sécurité unique ou d'une autorisation de mise sur le marché de véhicules

Il est indéniable que la surveillance est le moyen par lequel une ANS s'assure que le SGS d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure fonctionne conformément aux dispositions énoncées dans la demande initiale de certificat de sécurité unique ou d'agrément de sécurité. L'article 17, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/798 et l'annexe I de la MSC aux fins de la surveillance indiquent très clairement que si une ANS constate lors de sa surveillance que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle peut soit restreindre ou retirer ledit certificat, soit demander à l'Agence de le faire s'il s'agit de l'organisme de certification de sécurité (le guide de l'Agence relatif au modèle de gestion de l'exécution expose une méthode structurée à cet effet). Conformément à l'article 17, paragraphe 7, de ladite directive, l'ANS veille à ce que les sous-systèmes structurels soient conformes aux exigences essentielles et que l'agrément de sécurité d'un gestionnaire de l'infrastructure puisse être restreint ou révoqué par celle-ci ou par l'organisme de certification de la sécurité si les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies.

L'article 5 de la MSC aux fins de la surveillance explique la nécessité d'un échange des informations recueillies lors de la surveillance avec la partie de l'ANS chargée de l'évaluation du certificat de sécurité ou avec l'Agence en vue du renouvellement ou de la mise à jour d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité. Selon ce même article, l'ANS devrait transmettre à l'organisme de certification de sécurité ou à l'ANS chargée d'infrastructures transfrontalières des informations pertinentes, incluant au minimum:

- a) *une description des manquements majeurs susceptibles d'influer sur les performances en matière de sécurité ou de créer des risques graves pour la sécurité, et de toute autre source de préoccupation relevée lors des activités de surveillance. Ces informations peuvent être extraites des rapports d'audit, la maturité de la gestion de la sécurité et d'inspection et résumées aux fins de la réévaluation;*
- b) *le statut du ou des plans d'action établis par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure pour remédier aux manquements majeurs visés au point a) et les mesures pertinentes qui ont été prises par l'autorité nationale de sécurité pour surveiller la résolution de ces problèmes. Ces informations peuvent être extraites des audits, la maturité de la gestion de la sécurité et inspections de suivi;*
- c) *une vue d'ensemble des performances en matière de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure opérant au sein de son État membre. Ces informations peuvent être obtenues à partir d'un modèle de maturité des capacités / de gestion (le cas échéant), voire par un jugement d'expert, en évaluant les performances et les capacités des processus du système de gestion de la sécurité (à savoir, si l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure remplit bien ses obligations légales et améliore constamment sa maîtrise des risques);*
- d) *le statut du ou des plans d'action établis par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure pour remédier aux préoccupations restant d'actualité après l'évaluation antérieure.*

L'ANS fournit à l'organisme de certification de sécurité les informations pertinentes pour déterminer si le SGS fonctionne bien en pratique et s'il comporte des faiblesses. Cela permettra à l'organisme de certification de sécurité de mieux cibler son activité d'évaluation.

Pour répondre à ces exigences, l'ANS devra déterminer quelles informations relatives à l'organisation contrôlée sont pertinentes par rapport aux quatre libellés ci-dessus. Pour le point a), il est évident que les informations devraient inclure les aspects jugés importants par l'ANS aux fins de la maîtrise des risques (au travers du système de gestion de la sécurité) et, pour les points b) et d), les mesures et délais convenus entre les parties pour régler les problèmes concernés, soit de manière volontaire par l'organisation elle-même, soit au moyen d'une action de l'ANS demandant à l'organisation de remédier à la situation. Le point c) exige de

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

l'ANS qu'elle fournisse à l'organisme de certification de la sécurité ou à l'ANS chargée d'infrastructures transfrontalières une description des performances en matière de sécurité de l'organisation. Il pourrait par exemple s'agir d'un rapport de surveillance de l'organisation concernée ou des résultats d'un modèle de maturité de gestion appliqué à l'organisation, qui donnerait un aperçu des performances relatives du SGS.

En plus de la liste ci-dessus, les éléments suivants peuvent également donner une indication du type d'informations susceptibles de permettre à un organisme de certification de sécurité de comprendre comment fonctionne un SGS:

- a) *l'historique des différentes activités de surveillance depuis l'octroi du précédent certificat de sécurité unique ou agrément de sécurité et le suivi des recommandations émises par l'ANS à la suite de ses activités de surveillance. Ces informations peuvent être extraites du ou des plans de surveillance de l'ANS et du tableau de suivi des recommandations de l'ANS concernant l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure concerné;*
- b) *une présentation succincte des prochaines activités de surveillance prévues par l'ANS pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces informations peuvent être extraites du ou des plans de surveillance prospectifs de l'ANS;*
- c) *les résultats de la collecte et de l'analyse des accidents/incidents et des réclamations soumises à l'ANS en lien avec les performances du système de gestion de la sécurité, notamment un bref résumé de chaque événement et de toute mesure prise par l'ANS pour surveiller la résolution des problèmes soulevés. Ces informations peuvent être recueillies et analysées à partir du rapport annuel de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, des rapports d'incident/accident transmis à l'ANS par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, mais aussi des bases de données ou registres tels qu'[ERAIL](#), qui recensent les enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires;*
- d) *des informations sur les risques graves pour la sécurité décelés lors des audits internes et autres activités de contrôle de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, l'état d'avancement du plan d'action destiné à résoudre les problèmes et toute mesure prise par l'ANS pour contrôler son exécution et son efficacité depuis l'octroi du précédent certificat de sécurité unique ou agrément de sécurité. Ces informations peuvent être recueillies et analysées à partir du rapport annuel de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure (à savoir, le rapport relatif à l'application de la MSC aux fins de la surveillance);*
- e) *des informations fournies par l'OEN pertinent concernant les enquêtes en cours sur tout événement relatif aux activités de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure et les recommandations issues d'enquêtes antérieures que l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas suivies. Ces informations peuvent être recueillies et analysées à partir du rapport annuel de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, mais aussi des bases de données ou registres tels qu'[ERAIL](#), qui recensent les enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires. Conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la MSC aux fins de la surveillance, l'ANS devrait également agir en coordination avec l'OEN en vue d'un échange d'informations pertinentes entre les deux entités;*
- f) *une description de toute mesure d'exécution de l'ANS, telle que prévue par la législation nationale, en lien avec les performances du système de gestion de la sécurité, qui a été prise à l'encontre de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure depuis l'octroi du précédent certificat de sécurité unique ou agrément de sécurité. Ces informations concernent les mesures prises par l'ANS pour exécuter ses décisions, par exemple un avis d'amélioration ou d'interdiction, des sanctions, des mesures de sécurité temporaires [au sens de l'article 17 de la directive (UE) 2016/798];*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- g) toute autre information que l'ANS estime importante aux fins de l'évaluation. Ces autres informations peuvent être collectées et analysées à partir du rapport annuel de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure et du rapport annuel de l'ANS.*

De manière générale, il est attendu de l'ANS qu'elle communique les informations susmentionnées à l'organisme de certification de sécurité au moment d'une demande de renouvellement d'un certificat de sécurité unique. Si, au cours de sa surveillance, l'ANS décide de prendre des mesures d'exécution, y compris d'engager des poursuites contre une organisation ferroviaire, et qu'elle estime que l'organisme de certification de sécurité devrait envisager un retrait du certificat de sécurité unique, elle doit soumettre directement cette affaire à l'organisme de certification de sécurité, sans attendre la demande de renouvellement du certificat de sécurité unique.

Cela suppose dès lors une certaine coordination entre les personnes effectuant la surveillance et celles chargées de la certification. Il est évidemment important que des informations pertinentes soient échangées entre les personnes effectuant la surveillance et celles chargées de l'évaluation de sécurité, afin que les aspects liés au SGS d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure soient traités comme il se doit par la partie appropriée. Les ANS devraient prévoir des dispositions pour gérer cela dans leurs stratégies et plans de surveillance.

L'article 11, paragraphe 3, du règlement d'application (UE) 2018/763 de la Commission [*modalités pratiques relatives à la délivrance de certificats de sécurité uniques*] précise qu'à la suite de l'évaluation, l'organisme de certification de sécurité convient avec l'ANS des préoccupations qui subsistent et qui peuvent faire l'objet d'une évaluation ultérieure au cours de la surveillance.

En ce qui concerne les autorisations de mise sur le marché de véhicules, il est également important qu'un mécanisme permette aux personnes chargées d'approuver ces autorisations de transmettre les informations pertinentes qu'elles contiennent aux personnes effectuant la surveillance, notamment en lien avec les restrictions relatives aux conditions d'utilisation des véhicules. De même, les ANS devraient mettre en place un mécanisme pour que les personnes effectuant la surveillance retransmettent les informations à celles ayant autorisé un véhicule en particulier si les premières ne sont pas sûres que ledit véhicule respecte toujours les conditions d'octroi de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule ou type de véhicule. Il convient de noter que pendant l'exploitation d'un véhicule, il peut arriver de constater des défauts touchant tous les véhicules du même type ou de la même série. Si tel est le cas, une alerte de sécurité pourrait être mise en place en fonction du problème en utilisant le système d'information de sécurité (SIS). L'ANS devrait également prendre des mesures pour contrôler la manière dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure a contrôlé le risque et alerter l'entité en charge de l'entretien.

6. Coordination entre les membres d'une même ANS ou entre différentes ANS

L'article 8 des MSC aux fins de la surveillance exige que les ANS coordonnent leurs activités de surveillance avec celles d'autres ANS s'il existe des opérations transfrontalières. Cette coordination est nécessaire pour éviter toute répétition inutile des efforts des ANS et ne pas imposer aux organisations surveillées de multiples contacts avec des organismes de réglementation de la sécurité issus de différents pays. Elle permet également un échange d'informations pertinentes entre les différentes ANS surveillant les opérations transfrontalières aux fins d'une surveillance efficace. Dans le cas d'une coordination des activités de surveillance, les ANS devront désigner ensemble l'ANS «principale». Dans ce contexte, l'ANS «principale» est celle qui assure la coordination générale des activités de surveillance et constitue le point de contact principal de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure concerné. L'ANS «principale» peut être l'ANS de l'État membre dans lequel le volume d'activité est le plus important ou dans lequel l'organisation surveillée est enregistrée. Les ANS devraient convenir des domaines clés à examiner lors de la surveillance pendant toute la durée de validité du certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité et élaborer un plan pour l'accomplissement des objectifs qu'elles se sont conjointement fixés. Les ANS devraient également convenir d'une procédure d'arbitrage pour la gestion des désaccords éventuels entre les ANS effectuant la surveillance.

L'annexe II de la MSC aux fins de la surveillance fournit un cadre de surveillance conjointe et coordonnée, que les ANS peuvent utiliser comme guide pour gérer ce processus. Les principaux points sont que la surveillance devrait être coordonnée de façon à éviter des désagréments inutiles à l'entreprise ferroviaire, par exemple en veillant à ce que le personnel clé de l'entreprise ferroviaire ne soit pas sollicité par différentes ANS au même moment ou à ce qu'un même lieu ne fasse pas l'objet de plusieurs visites de collecte d'informations dans un intervalle de temps restreint. Si les ANS interviennent en vertu de dispositions juridiques qui ne prévoient pas ou ne permettent pas une «surveillance conjointe», cela devrait se refléter dans les accords conclus entre elles. Dans ce cas, l'ANS «principale» (assurant la coordination) devra élaborer, avec les autres ANS concernées, un plan conjoint de mise en œuvre des activités de surveillance nécessaires dans chaque État membre.

Si un accord (ou contrat) de partenariat entre des compagnies ferroviaires permet à un train d'un État membre de devenir un train d'un autre État membre au moment où il franchit la frontière (même si l'équipage et le train proviennent de la compagnie ferroviaire du premier État membre), les ANS concernées devraient se coordonner entre elles aux fins d'une bonne gestion des risques liés aux aspects situés à l'interface entre les deux compagnies ferroviaires, comme la formation sur la réglementation nationale ou internationale pertinente et l'entretien des trains concernés. Si, dans ces circonstances, une ANS découvre des problèmes liés aux dispositions convenues avec une compagnie ferroviaire, elle devrait discuter avec l'ANS voisine concernée au sujet des mesures qu'elles comptent prendre pour résoudre ces problèmes.

Le guide de l'Agence relatif à la coordination entre les ANS fournit plus d'informations à ce sujet.

7. Facteurs humains et culture de la sécurité

Aux fins de la surveillance et de l'évaluation de la sécurité, le personnel de l'ANS devrait être en mesure de déterminer la stratégie relative aux facteurs humains et à la culture de la sécurité, ainsi que la manière dont l'organisation surveillée intègre ces questions dans son SGS (voir annexes I et II de la MSC relative aux SGS). À la suite de cela, l'ANS devrait rassembler ses connaissances sur la manière dont les facteurs humains et les questions de culture de la sécurité sont pris en compte qui pourront ensuite être utilisés pour renforcer la stratégie de surveillance et le ou les plans de surveillance (voir également le *guide de l'Agence sur les exigences en matière de SMS* et le *guide de l'agence sur le modèle de gestion de la maturité*).

8. Coopération avec d'autres autorités ou organismes compétents

Une ANS agissant en sa qualité d'organisme de réglementation de la sécurité dans un État membre devrait occasionnellement être amenée à collaborer avec d'autres autorités ou organismes compétents durant l'exercice de ses fonctions.

En vertu de l'article 8, paragraphe 3, de la MSC relative à la surveillance, l'ANS doit établir des accords de coopération avec d'autres organismes compétents, tels que l'organisme d'enquête national, l'organisme de certification pour les ECM, ou d'autres autorités compétentes, afin que les informations pertinentes soient partagées et que les risques graves pour la sécurité soient dûment pris en compte. L'objectif de cette disposition est de veiller à ce que ceux qui ont une autorité et qui peuvent être amenés à prendre des actions spécifiques soient dûment informés et puissent réagir en conséquence.

Par exemple, il peut être nécessaire de coopérer avec les autorités chargées de la réglementation des marchandises dangereuses, l'inspection du travail, la police, les autorités de régulation de l'environnement, les organismes de certification des ECE, les organismes de régulation ferroviaire, les organismes d'autorisation ou de certification et les autorités chargées de délivrer les licences.

Les paragraphes ci-dessous donnent des exemples de cette coopération. Les ANS devraient, si nécessaire, s'assurer que leur stratégie et leurs plans sont alignés comme il se doit.

8.1 Organismes d'agrément ou de certification

Il est attendu des ANS qu'elles coopèrent avec les autres organismes d'agrément (par exemple, les organismes chargés de la délivrance de l'autorisation de mise sur le marché de véhicules) ou de certification (par exemple, les organismes chargés de la certification des centres de formation des conducteurs de train), le cas échéant. Du point de vue de la surveillance, une ANS effectuant cette surveillance devrait accepter les certificats ou agréments présentés comme preuves du respect des règlements européens ou autres, dans la mesure ils couvrent l'aspect surveillé. Si l'ANS prend connaissance, au cours de son activité de surveillance, d'un problème grave de sécurité lié à un aspect pour lequel un agrément ou un certificat est présenté, elle devrait prendre les mesures temporaires appropriées (par exemple, la suspension de l'utilisation d'un véhicule) et soumettre la question à l'organisme de délivrance du certificat ou de l'agrément pertinent.

8.2 Problèmes de sécurité sur le lieu de travail

Certaines ANS sont responsables des questions de sécurité sur le lieu de travail en vertu des systèmes réglementaires de leur État membre, tandis que d'autres non. Dans le premier cas, si des problèmes de sécurité sur le lieu de travail se posent pendant la surveillance, ils devraient être réglés par les personnes effectuant la surveillance. Dans le deuxième cas, si le personnel de l'ANS effectuant la surveillance prend

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

connaissance de problèmes de sécurité sur le lieu de travail, il devrait en informer l'organisation surveillée, puis soumettre la question à l'autorité compétente pertinente en vue d'un suivi. L'ANS devrait également se coordonner et agir en liaison, s'il y a lieu, avec l'autorité de réglementation de la sécurité sur le lieu de travail responsable pour veiller à la cohérence de leurs stratégies et plans respectifs.

8.3 Règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train

L'article 17, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/798 exige qu'une autorité compétente contrôle le respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train. Si cette autorité compétente n'est pas l'ANS, ladite autorité devrait coopérer avec l'ANS pour permettre à cette dernière d'effectuer son activité de surveillance. Il en découle que si l'ANS n'est pas l'autorité compétente pour contrôler le respect de ces règles, mais qu'elle prend connaissance, au travers de ses activités de surveillance, de problèmes à ce sujet dans une organisation en particulier, elle devrait en informer l'autorité compétente dans les plus brefs délais.

8.4 Coopération entre une ANS et d'autres organismes de contrôle

L'article 56, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE dispose ce qui suit:

En outre, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la 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 et avec l'autorité responsable des licences au sens de la présente directive.

Les États membres veillent à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organisme de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité nationale de sécurité d'adresser des recommandations à l'organisme de contrôle et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

Concrètement, cela pourrait signifier ce qui suit:

- a) *Dans une situation où l'organisme de contrôle demande à une entreprise ferroviaire historique d'«ouvrir» des services à la concurrence et que celle-ci refuse pour une question de «sécurité», l'organisme de contrôle devrait demander à l'ANS, en tant qu'«organisme de réglementation de la sécurité», si elle estime que ce motif de refus est justifié. L'organisme de contrôle devrait ensuite tenir compte de l'avis de l'ANS pour décider des mesures à prendre;*
- b) *Dans une situation où un gestionnaire de l'infrastructure compte demander à l'ANS une autorisation de mise en service d'un sous-système au sol ETCS niveau 1 qui met en œuvre certaines fonctionnalités facultatives [par exemple, la réouverture par boucle (loop infill) ou la réouverture radio (radio infill)] nécessitant de doter les véhicules de l'équipement pertinent afin qu'ils puissent circuler sur cette ligne, l'ANS devrait demander à l'organisme de contrôle de confirmer que cela ne défavorise pas des entreprises ferroviaires et que les informations pertinentes ont été mises à la disposition de toutes les parties intéressées afin qu'elles aient le temps d'adapter leur matériel roulant en conséquence.*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

8.5 Coopération entre une ANS et une autorité responsable des licences

La directive 2012/34/UE dispose ce qui suit:

Article 24, paragraphe 3: *Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.*

Article 24, paragraphe 5: *En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.*

En pratique, pour que l'autorité responsable des licences prenne sa décision concernant la licence, elle doit consulter l'ANS, en tant qu'organisme de réglementation de la sécurité. La question pour l'autorité responsable des licences sera de savoir si la sécurité est susceptible d'être compromise si elle demande à une entreprise ferroviaire d'exercer sous une licence temporaire (voir article 24, paragraphe 3). Elle devra également déterminer si une licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément (voir article 24, paragraphe 5). Pour prendre sa décision, l'autorité responsable des licences tient compte de l'avis de l'ANS, en tant qu'organisme de réglementation de la sécurité.

8.6 Coopération entre une ANS et un organisme de certification des ECE

Les ANS et les organismes de certification des ECE devraient coopérer pour éviter toute répétition inutile d'activités. Ainsi, lorsqu'une ANS, lors de sa surveillance, constate qu'un véhicule (wagon de fret) est mal entretenu et doute alors de l'aptitude de l'ECE à respecter les exigences de sa certification, elle devrait en informer l'organisme de certification des ECE pertinent, comme le prévoit l'article 9 du règlement relatif aux ECE. De même, si l'organisme de certification des ECE refuse de certifier une ECE existante, il devrait en informer les ANS pertinentes. Ces informations aideront les ANS à ajuster leur stratégie et leur plan de surveillance en conséquence.

9. Cadre de gestion des compétences

Conformément à l'article 6 des MSC sur la surveillance, les ANS veillent à ce que le personnel prenant part à la surveillance ait les compétences nécessaires. L'ANS devrait sélectionner, former et maintenir la compétence de ces membres du personnel par l'intermédiaire d'un système de gestion des compétences. Il appartient à chaque ANS de créer et de construire son propre système de gestion des compétences, conformément à l'article 6 du règlement sur les MSC. Afin d'aider l'ANS à mettre en place ce système, l'Agence a créé un guide sur le système de gestion des compétences qui fournira des conseils sur ce qui constitue un système de gestion des compétences approprié et sur les éléments que l'ANS doit prendre en compte lors de son développement (voir le *guide de l'Agence sur le cadre de gestion des compétences*). Le guide ne précise toutefois pas à quoi ressemble exactement un système de gestion des compétences étant donné que ce dernier relève de la compétence de chaque ANS.

Annexe Modèle de stratégie de surveillance proposé

Table des matières

1. **Contexte**
2. **Objectif**
3. **Principes:**
 - a. **proportionnelle** aux risques que les entreprises ferroviaires gèrent, et non à leur rentabilité, à leurs ressources disponibles ou à la durée restante de tout contrat qu'elles ont conclu;
 - b. approche **cohérente** dans toutes les activités de (nom de l'ANS);
 - c. **axée** sur l'efficacité du système de gestion de la sécurité des entreprises, le but étant de vérifier que les membres de chaque entreprise utilisent leur système de gestion pour garantir la sécurité;
 - d. **transparente** et ouverte en ce qui concerne la politique, les pratiques et l'approche adoptée par (nom de l'ANS), tout en respectant la nécessité pour les entreprises de préserver la confidentialité de certains sujets entre elles-mêmes et l'État membre;
 - e. **juste** et **responsable** en vertu de la loi eu égard aux activités, notamment les mesures d'exécution, qui seront conformes aux politiques d'exécution de (nom de l'ANS);
 - f. **coopération: l'ANS coopérera avec d'autres autorités compétentes pour résoudre les problèmes de sécurité qui les concernent mutuellement;**
 - g. **étayée par** les informations provenant de nombreuses sources, comme l'évaluation des certificats de sécurité et les conclusions de toute enquête de l'OEN.
4. **Dispositions de surveillance:**
 - a. **gouvernance,**
 - b. **effectifs.**
5. **Niveaux de risque au sein de l'État membre**
6. **Priorités de surveillance stratégiques:**
 - a. **systèmes de gestion de la sécurité;**
 - b. **coopération avec d'autres autorités nationales de sécurité;**
 - c. **priorités de surveillance principales;**
 - d. **priorités de surveillance secondaires.**
7. **Techniques de surveillance**
8. **Modalités d'élaboration des plans de surveillance**
9. **Mesures d'exécution**

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.