

## **Systeme de gestion de la sécurité**

### **Critères d'évaluation pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure**

à l'usage des autorités nationales de sécurité lors du contrôle de la conformité avec les exigences des certificats et des agréments en matière de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a), et à l'article 11, paragraphe 1, point a), de la directive 2004/49/CE

une publication de l'Agence ferroviaire européenne

Version: Analyse d'impact ANS  
Date: 31/5/2007  
Statut: public  
Auteur: Équipe SafeCert – Unité Sécurité de l'AFE

## Contrôle de la version

|                              |                                                                                                                                                                     |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Document préparé par:</b> | <b>Agence ferroviaire européenne</b><br><b>160 Boulevard Harpignies</b><br><b>F-59300 Valenciennes</b><br><b>France</b>                                             |
| <b>Diffusé par:</b>          | Anders LUNDSTRÖM, chef d'unité, Sécurité                                                                                                                            |
| <b>Revu par:</b>             | Groupe de travail de l'AFE pour la certification et les agréments en matière de sécurité (GT AFE SafeCert) / Réseau des autorités nationales de sécurité            |
| <b>Auteurs:</b>              | Jean Paul LODZINSKI – Leo MCDAID – Anna PATACCHINI – Corinna SALANDER                                                                                               |
| <b>Version:</b>              | Analyse d'impact ANS                                                                                                                                                |
| <b>Date:</b>                 | 31 mai 2007                                                                                                                                                         |
| <b>Type de document:</b>     | Document de synthèse portant sur les critères d'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité de la partie A Certifications et agréments en matière de sécurité |
| <b>Statut du document:</b>   | Public                                                                                                                                                              |

## Documents de référence

| Réf. | Intitulé du document                                                                                                                                                                                                              | Réf. du document                 |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| /1/  | Directive 2004/49/CE (directive sur la sécurité ferroviaire – DS)                                                                                                                                                                 |                                  |
| /2/  | Document de la plate-forme sécurité ILLGRI/UIC «Critères d'évaluation du SGS», comprenant des commentaires émis par la plate-forme sécurité le 9/11/2005                                                                          | Août 2006                        |
| /3/  | Brochure de la DB/CFF/ÖBB «La gestion de la sécurité dans les entreprises ferroviaires européennes»                                                                                                                               | Version définitive, janvier 2005 |
| /4/  | Document SAMRAIL D2.2.2 «Lignes directrices du système de gestion de la sécurité des chemins de fer européens»                                                                                                                    | SAMRAIL/SM/D 2.2.2/V4.0          |
| /5/  | Document de travail de la plate-forme sécurité de l'UIC «Recherche comparative sur les procédures d'attribution des certificats de sécurité» (9/8/2004), comprenant l'annexe «Cartographie des procédures nationales» (16/8/2004) |                                  |

## Table des matières

|   |                                                                                                    |    |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Introduction .....                                                                                 | 4  |
| 2 | Le concept de systèmes de gestion de la sécurité tel que défini dans la directive 2004/49/CE ..... | 6  |
| 3 | Article 9 – Systèmes de gestion de la sécurité .....                                               | 7  |
|   | 3.1 Article 9, paragraphe 1 .....                                                                  | 7  |
|   | 3.2 Article 9, paragraphe 2 .....                                                                  | 8  |
|   | 3.3 Article 9, paragraphe 3 .....                                                                  | 13 |
|   | 3.4 Article 9, paragraphe 4 .....                                                                  | 14 |
| 4 | ANNEXE III .....                                                                                   | 15 |
|   | 4.1 Annexe III, paragraphe 1 – Exigences générales applicables au SGS.....                         | 15 |
|   | 4.2 Annexe III, paragraphe 2 – Éléments essentiels du SGS .....                                    | 20 |

## 1 Introduction

L'article 16, paragraphe 2, point e) de la directive 2004/49/CE (directive sur la sécurité) autorise les autorités nationales de sécurité (ANS) à délivrer des certificats de sécurité et des agréments de sécurité, conformément aux articles 10 et 11 de ladite directive. Dès lors, les ANS doivent vérifier que les conditions et exigences disposées dans ces articles sont respectées. Afin de soutenir les ANS dans cette démarche, la directive sur la sécurité prévoit, dans son article 6, paragraphe 3, point b), que l'Agence définisse des méthodes de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation de la conformité aux exigences figurant sur les certificats de sécurité et les agréments en matière de sécurité délivrés conformément aux articles 10 et 11. L'Agence devra présenter sa recommandation sur les MSC à la Commission en septembre 2009.

L'équipe SafeCert de l'Agence, chargée de l'élaboration de ces MSC, a scindé cette tâche en quatre parties: 1) critères d'évaluation du système de gestion de la sécurité (SGS) et 2) procédures d'évaluation du SGS (pour les certificats de sécurité et les agréments de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a) et à l'article 11, paragraphe 1, point a), 3) les critères et les procédures d'évaluation des certificats de sécurité délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b) et 4) les critères et procédures d'évaluation des agréments de sécurité délivrés conformément à l'article 11, paragraphe 1, point b). Chaque partie sera élaborée en collaboration avec le groupe de travail de l'AFE chargé de la certification et des agréments en matière de sécurité (GT AFE SafeCert) et avec le réseau des ANS. La documentation relative à chaque étape constitue l'accord commun. La recommandation finale relative aux MSC comprendra au total quatre documents.

La présente proposition a trait à la première étape, soit les critères d'évaluation du SGS que les ANS utiliseront lors de l'évaluation de la conformité de la partie A – Certificats pour les entreprises ferroviaires (EF) et agréments de sécurité pour les gestionnaires de l'infrastructure (GI). Les exigences relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) étant décrites à l'article 9 et à l'annexe III de la directive sur la sécurité, le présent document adopte la même structure. Chaque paragraphe, voire phrase, fait l'objet d'un bref résumé ou d'une description succincte constituant le sens communément adopté par le groupe de travail. Viennent ensuite les critères d'évaluation pour chaque point spécifique, définis en commun. Le niveau de détail appliqué à chaque critère d'évaluation vise à trouver le bon équilibre entre une approche commune permettant d'offrir le même régime aux EF de chaque État membre tout en laissant les États membres suffisamment libres de continuer à fonctionner selon des pratiques en vigueur, déjà bien élaborées.

Le document de synthèse concerne entièrement et exclusivement la préparation, la réalisation et le contrôle de la sécurité des activités/services ferroviaires proposés par une EF/un GI. Il ne concerne pas les questions liées à la mise en œuvre et à l'évaluation d'autres types de systèmes de gestion (d'ordre environnemental, relatifs à la santé et la sécurité au travail, etc.) qui font l'objet de règlements spécifiques définis dans d'autres parties du traité.<sup>1</sup>

Les documents mentionnés aux paragraphes 2) et 4) seront disponibles dans le courant de l'année 2008 ou, au plus tard, au printemps 2009. De plus, deux autres documents complètent le travail relatif aux MSC pour l'évaluation de la conformité:

- un document intitulé «Étude sur le SGS», proposant une introduction au concept de système, d'approche tenant compte de l'esprit du système et de système de gestion de la sécurité. Cette étude donne également un aperçu des raisons historiques qui ont entraîné le besoin de prouver que les organisations ont mis en place une structure de gestion de la sécurité dans le secteur ferroviaire, mais également dans d'autres secteurs présentant des risques pour la sécurité.

<sup>1</sup> Version consolidée du traité sur l'Union européenne et du traité instituant la communauté européenne, JO du 26.12.2006

Enfin, elle propose des résumés des documents réglementaires et/ou législatifs contenant des références à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (disponible depuis avril 2007);

- des lignes directrices indiquant aux EF et aux GI la marche à suivre pour concevoir et mettre en œuvre un SGS conforme à la directive sur la sécurité. Celles-ci complètent l'approche des ANS en matière de MCS (disponible au cours de l'année 2009).

Tous les extraits de la directive sur la sécurité sont indiqués en italique.

## 2 Le concept de systèmes de gestion de la sécurité tel que défini dans la directive 2004/49/CE

### **Considérants:**

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

**(14) Le système de gestion de la sécurité devrait tenir compte du fait que les dispositions de la directive 89/391/CE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (2), ainsi que celles de ses directives filles, sont entièrement applicables à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs du secteur ferroviaire. Le système de gestion de la sécurité devrait également prendre en compte les dispositions de la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (3).**

**Article 3 (i) de la DS: «système de gestion de la sécurité», l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités;**

### **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

L'objectif principal d'un SGS vise à «assurer la gestion sûre des activités d'une EF/d'un GI» (article 3, point i de la DS) afin de remplir les exigences générales de la directive sur la sécurité qui définit globalement les concepts d'amélioration continue, d'approche tenant compte de l'esprit du système et d'attribution des responsabilités.

Un SGS, conformément au concept de systèmes de gestion, devrait privilégier les méthodes et contenir, à l'attention de l'EF/du GI, la description des procédures et procédés liés à la sécurité, lesquels doivent tous pouvoir faire l'objet d'un audit de sécurité.

L'approche tenant compte de l'esprit du système ou orientée vers les procédés<sup>2</sup> est reconnue comme le moyen, pour les États membres, «d'augmenter et d'améliorer la sécurité ferroviaire».

<sup>2</sup> Pour l'interprétation d'approche tenant compte de l'esprit du système ou orientée vers les procédés, consulter les lignes directrices appropriées.

### 3 Article 9 – Systèmes de gestion de la sécurité

#### 3.1 Article 9, paragraphe 1

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

#### RÉSUMÉ/DESCRIPTION

I.0 Un SGS est un moyen établi par une EF ou un GI pour assurer la gestion sûre de ses activités de manière continue.

Les *éléments pertinents des MSC* applicables au SGS sont ceux tirés des points a) et c) de l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE. Les questions liées à l'article 6, paragraphe 3, point a) sont développées à l'annexe III, paragraphe 2, point d) et celles liées à l'article 6, paragraphe 3, point c) ont trait aux méthodes définies dans le cadre des règles de sécurité nationales, conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b) et à l'annexe III, paragraphe 2, point c).

L'annexe III de la directive sur la sécurité constitue la principale référence en matière de systèmes de gestion de la sécurité dans la mesure où elle établit la liste des éléments et exigences de base. L'article 9 de la directive sur la sécurité présente et anticipe certaines des exigences définies à l'annexe III.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

L'article 9, paragraphe 1, présente, de manière générale, les objectifs que devrait remplir un SGS. Il ne doit dès lors faire l'objet d'aucun critère d'évaluation.

### 3.2 Article 9, paragraphe 2

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

#### RÉSUMÉ/DESCRIPTION

II.0 Ce paragraphe de l'article 9 présente les questions et les exigences spécifiques liées à des procédés qui ne sont pas abordés explicitement dans l'annexe III, mais il donne des explications plus approfondies par rapport aux concepts généraux présentés à l'article 4, comme, p. ex., celui de «risques partagés»<sup>3</sup>. Ce terme n'est pas explicitement employé dans la directive sur la sécurité mais le SGS doit inclure des exigences par rapport à ce type de risque.

Une EF/un GI doit être en mesure d'identifier tous les risques associés à son activité et prendre les dispositions adéquates visant à les contrôler et en diminuer l'importance. Ils comprennent notamment:

- les risques découlant directement des activités de l'EF/du GI ou d'autres organisations et qui peuvent faire l'objet de mesures de contrôle des risques sous la responsabilité directe et exclusive de l'EF/du GI ou de ces organisations;
- *les risques partagés*, soit des risques d'interface résiduels découlant de la répartition d'activités ou de fonctions entre les différents intervenants dans le fonctionnement du système ferroviaire (GI/EF/contractants, par exemple). La coopération entre les différents intervenants est nécessaire pour traiter ces risques de manière cohérente. Le GI joue notamment un rôle clé dans ce processus, dans la mesure où il gère l'ensemble de l'environnement dans lequel évoluent les trains<sup>4</sup>.

Les critères d'évaluation des processus relatifs aux *risques partagés*, au *recours à des contractants* et aux *risques résultants des activités d'autres parties* sont repris dans ce chapitre mais il sera bon de consulter également le paragraphe 2, point f) de l'annexe III pour obtenir des références complètes.

Par *risques résultant des activités d'autres parties*, on entend les risques liés à des interactions avec des tiers qui ne sont pas directement en rapport avec les activités du système ferroviaire.

Les questions de maintenance sont également abordées au paragraphe 2, point c), de l'annexe III lorsque, qui évoque *la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités*. Dans le cadre de cette évaluation,

<sup>3</sup> réf.: directive 2004/49/CE, article 4, paragraphe 3, 1<sup>er</sup> alinéa «... le cas échéant en coopération les uns avec les autres...»

<sup>4</sup> réf.: directive 2004/49/CE, dix-septième considérant



un SGS devrait prouver l'existence de processus assurant que la maintenance est organisée conformément à toutes les règles et normes pertinentes.

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

### 1) **RISQUES ASSOCIÉS À L'ACTIVITÉ DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE OU DE L'ENTREPRISE FERROVIAIRE (y compris les RISQUES PARTAGÉS)**

II.1 Il existe des processus et des procédures d'identification des risques associés aux activités ferroviaires, y compris ceux qui découlent directement des activités d'autres organisations/personnes.

II.2 Il existe des processus et des procédures permettant de développer et de mettre en œuvre des mesures de contrôle des risques.

II.3 Il existe des processus et des procédures de surveillance de l'efficacité des mesures de contrôle des risques et de mise en œuvre de modifications, si nécessaire.

II.4 Il existe des processus et des mesures compatibles permettant d'identifier les EF/les GI dont l'activité est susceptible de compromettre la sécurité des services ferroviaires de l'organisation.

II.5 Il existe des processus et des mesures compatibles permettant d'identifier et de gérer des risques partagés mais aussi de reconnaître la nécessité de collaborer et jusqu'à quel point.

II.6 Il existe des accords documentant la manière d'organiser la coopération et d'aborder les risques partagés. Ceci comprend aussi la définition des rôles et des responsabilités de chaque organisation impliquée dans le processus.

II.7 Il existe des accords organisant la coopération en matière de surveillance de l'efficacité des mesures convenues existantes de gestion des risques partagés et permettant, si nécessaire, de convenir de modifications et de les mettre en œuvre.

### 2) **FOURNITURE DE MATÉRIAUX ET PRESTATION DE SERVICES DE MAINTENANCE**

II.8 Il existe des procédures permettant de créer des exigences/des normes/des procédures de maintenance en fonction de données relatives à la sécurité et/ou à la fiabilité et à partir de la répartition du matériel roulant vers ces services, le cas échéant.

II.9 Il existe des procédures permettant de régler/d'adapter les délais de maintenance en fonction du type et du degré de service réalisé par l'EF/le GI, le cas échéant.

II.10 Il existe des processus garantissant que la responsabilité en termes de maintenance est clairement définie dans l'organisation, identifiant les compétences pour chaque poste devant faire l'objet de maintenance et attribuant les divers niveaux de responsabilité.

II.11 Il existe des processus de collecte des informations relatives aux expériences/au retour, à la maintenance, aux dysfonctionnements, aux pannes et aux réparations. Ils peuvent être utilisés pour tirer des leçons et adopter des mesures rectificatives qui accroîtront le niveau de sécurité.

II.12 Il existe des processus d'identification, de reconnaissance et de notification des risques liés à des déficiences/une absence de conformité ou des dysfonctionnements de construction et à un fonctionnement lacunaire tout au long du cycle de vie (bien que l'installation soit conforme aux exigences de l'usine et autres et que l'agrément du produit et sa certification aient déjà été accordés).

II.13 Il existe des processus de vérification et de contrôle de l'adéquation entre le fonctionnement et les résultats de la maintenance, réalisée par l'EF/le GI ou des tiers, et les normes définies par l'EF/le GI.

**3) *RECOURS À DES CONTRACTANTS ET CONTRÔLE DES FOURNISSEURS***

II.14 Il existe des processus de vérification préalable de la compétence des contractants (y compris les sous-traitants) et des fournisseurs.

II.15 Les responsabilités et les tâches liées aux questions de sécurité ferroviaire sont clairement définies, connues et réparties entre les différents partenaires contractants et toute autre partie intéressée.

II.16 L'EF/le GI dispose d'un processus assurant la traçabilité des documents et des contrats importants.

II.17 Il existe un processus de validation garantissant que les services fournis et externalisés sont conformes aux normes requises.

II.18 Il existe des processus garantissant que les tâches liées à la sécurité sont exécutées selon le programme voulu et conformément aux normes et critères requis.

II.19 Il existe des processus garantissant la gestion quotidienne des tâches liées à la sécurité.

**4) *RISQUES RÉSULTANT DES ACTIVITÉS D'AUTRES PARTIES (LORSQUE C'EST APPROPRIÉ ET DANS LA MESURE DU RAISONNABLE)***

II.20 L'EF/le GI a:

- identifié les risques potentiels posés par des parties n'appartenant pas au système ferroviaire;
- défini les mesures de contrôle adéquates permettant de limiter les risques identifiés.

### 3.3 Article 9, paragraphe 3

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

#### RÉSUMÉ/DESCRIPTION

III.0 Le système de gestion de la sécurité d'un GI est, par rapport à celui d'une EF, plus sensible au nombre, au type et au degré d'opérateurs prestataires de services sur son réseau: lorsque les interactions entre les partenaires ferroviaires s'intensifient, le SGS d'un GI doit refléter de manière appropriée et actualisée le niveau de complexité des services fournis.

Les procédures d'urgences doivent également être adéquates et anticiper les différents scénarios de fonctionnement pouvant survenir lors d'un dysfonctionnement, ce qui inclut aussi l'intervention des pouvoirs publics et des services d'urgence et de secours.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

**1) LE SGS DU GI ET LES EFFETS DES DIFFÉRENTES ACTIVITÉS RÉALISÉES PAR LES EF CONFORMÉMENT AUX STI, AUX RÈGLES NATIONALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET AUX CONDITIONS ÉNONCÉES DANS LE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ**

Consulter le document portant sur les critères et les procédures d'évaluation pour cet aspect des agréments de sécurité délivrés conformément à l'article 11, paragraphe 1, point b) de la directive sur la sécurité.

**2) COORDINATION DES PROCÉDURES D'URGENCE ENTRE LE GI ET TOUTES LES EF ACTIVES SUR SON INFRASTRUCTURE**

Consulter le paragraphe 2, point i), de l'annexe III.

### **3.4 Article 9, paragraphe 4**

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

- a) des informations sur la manière dont le gestionnaire ou l'entreprise réalise ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité;**
- b) la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux, et des ISC définis à l'annexe I, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante;**
- c) les résultats des audits de sécurité internes;**
- d) des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité de sécurité.**

#### **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

IV.0 Le rapport annuel sur la sécurité reprend les informations pertinentes que doit fournir l'EF/le GI à l'ANS.

Les informations fournies permettent aux ANS, mais aussi aux EF/aux GI, de constater à quel point la culture de la sécurité et le SGS sont rigoureux et sains au sein de l'organisation présentant son rapport.

#### **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

IV.1 Il existe des processus permettant de gérer de manière efficace et rapide toutes les informations/données significatives à recueillir afin de pouvoir soumettre le rapport annuel sur la sécurité à l'ANS compétente.

## 4 ANNEXE III

### 4.1 Annexe III, paragraphe 1 – Exigences générales applicables au SGS

**A) Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties [...]**

#### RÉSUMÉ/DESCRIPTION

A.0 Les processus et procédures décrivant les activités ayant des conséquences directes et indirectes sur la sécurité ferroviaire doivent être considérés comme des parties importantes du SGS, tant au niveau de l'organisation que du fonctionnement.

Les documents du SGS doivent être mis à jour rapidement et de manière adéquate chaque fois qu'une modification significative intervient au niveau technique, opérationnel et organisationnel, même si elle ne touche pas directement la sécurité opérationnelle.

La documentation doit pouvoir garantir la traçabilité des processus du SGS.

#### CRITÈRES D'ÉVALUATION

A.1 Il existe une description des types d'activités exécutées actuellement ou qui seront exécutées par l'organisation ferroviaire. Cette description clarifie le type, le degré de chaque activité et les risques qu'elle comporte.

A.2 L'EF/le GI a fourni une description de la structure du SGS illustrant la répartition des rôles et responsabilités.

A.3 L'EF/le GI dispose d'un document décrivant tous les processus principaux de SGS requis à l'annexe III, paragraphe 2, en fonction du type et de la quantité de services fournis.

A.4 Les processus et les tâches présentant un risque pour la sécurité liés au type d'activité/de service proposé par l'EF/le GI sont énumérés et brièvement décrits.

A.5 Les documents énoncés aux points A.1 à A.4 fournissent suffisamment d'informations pour préparer/organiser les audits internes.

***(B) Le système de gestion de la sécurité doit [...] décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire.***

### **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

B.0 Chaque EF/GI doit clairement identifier et définir les domaines de responsabilité liés à la sécurité ferroviaire afin de les attribuer à du personnel spécialisé et/ou des fonctions spécifiques, dans le cadre d'une procédure d'organisation. Chaque domaine de responsabilité doit être décrit et documenté en détail (on trouvera des précisions par rapport à ce point à l'annexe III, paragraphe 1, section C).

La répartition des responsabilités et des tâches liées à la sécurité doit faire l'objet d'une procédure formelle et doit être approuvée soit par un cadre supérieur, soit par le membre du personnel responsable de la fonction et de la tâche de sécurité visées.

### **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

B.1 L'EF/le GI a chargé une personne de la coordination du système de gestion de la sécurité ferroviaire au niveau de la direction (et non au niveau exécutif). Cette personne est employée par l'organisation, possède une connaissance établie de son système ferroviaire et est directement en liaison avec le comité de direction et/ou avec le directeur.

B.2 Les personnes de l'organisation auxquelles ont été attribuées des responsabilités ont l'autorité, la compétence et les moyens d'exécuter et de remplir leur mission. Ainsi, leurs fonctions, responsabilités et compétences doivent être cohérentes et compatibles avec le rôle/la tâche qui leur est attribué(e).

B.3 Les domaines de responsabilité liés à la sécurité et l'attribution de responsabilités à des fonctions spécifiques qui y sont associées sont clairement définis.

B.4 Les interactions entre les différentes responsabilités sont clairement définies.

B.5 Il existe un processus garantissant que les tâches liées à la sécurité sont clairement définies et attribuées à des membres du personnel compétents pour la fonction, la tâche et le type de responsabilité qui leur sont conférés.



**(C) Le système de gestion de la sécurité [...] indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, [...]**

## RÉSUMÉ/DESCRIPTION

C.0 En contrôlant tous les niveaux de l'organisation et les différentes fonctions/personnes impliquées, il est possible d'identifier les failles/les défauts des processus du SGS et, partant, de mettre en œuvre des actions préventives/rectificatives. Il est dès lors capital, non seulement d'assurer la sécurité, mais aussi, au niveau de la direction, d'honorer ses engagements et de s'acquitter de ses obligations en matière d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Le fait que la direction de l'organisation délègue des tâches et des responsabilités liées à la sécurité ne la décharge ni ne la dispense de ses responsabilités et de ses obligations juridiques en matière de sécurité ferroviaire.

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

C.1 Tous les processus et domaines de responsabilités liés à la sécurité ont permis d'identifier et de qualifier des fonctions qui seront responsables de ces processus et domaines de responsabilités tout au long du cycle de fonctionnement (les services de garde, les permanences et les remplacements sont notamment identifiés).

C.2 La chaîne de hiérarchie supérieure assure un suivi régulier de l'efficacité des tâches et doit intervenir si celles-ci ne sont pas exécutées correctement.

C.3 Il existe des procédures permettant d'intégrer le SGS dans d'autres activités de gestion.

C.4 Il existe des procédures permettant d'obliger les personnes assumant un rôle dans la gestion de la sécurité à rendre compte de leur efficacité.

C.5 Il existe des processus permettant d'allouer les ressources nécessaires pour pouvoir accomplir les tâches liées à la sécurité.

***(D) Le système de gestion de la sécurité indique [...] comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent...***

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

D.0 Dans toute organisation, la participation du personnel est capitale pour développer la culture de la sécurité, gagner la confiance du personnel et encourager la coopération, le soutien et la reconnaissance de ce concept. La participation du personnel à la mise en œuvre d'un SGS est essentielle au développement, au maintien et à l'amélioration d'une culture de la sécurité forte au sein de l'organisation.

Les processus relatifs à la sécurité sont généralement liés à d'autres processus organisationnels transversaux et touchent différents niveaux et domaines exécutifs, ce qui rend la participation du personnel facile, naturelle et logique.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

D.1 Le SGS prévoit des processus garantissant que le personnel et ses représentants soient correctement représentés et que les représentants du personnel soient consultés (commissions/groupes) et participent à la définition, aux propositions, à l'analyse et au développement des aspects du processus exécutif liés à la sécurité pouvant impliquer des membres du personnel<sup>5</sup>.

D.2 Le SGS prévoit des processus garantissant que la participation du personnel et les modalités de consultation sont documentées.

<sup>5</sup> réf.: directive 2004/49/CE, seizième considérant; directive 95/18/CE, article 12

***(E) Le système de gestion de la sécurité indique [...] comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.***

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

E.0 Le modèle d'amélioration continue doit être appliqué, dans la mesure raisonnable du possible, à tous les systèmes/processus significatifs d'une organisation et, partant, à son SGS et à ses activités liées à la sécurité.

L'amélioration continue du SGS et de la sécurité ferroviaire doit pouvoir intégrer les deux processus dans le processus d'efficacité en matière de sécurité afin de maintenir un niveau de sécurité stable, dans la mesure du possible.

Pour être efficace et utile à la prise de décision, un processus d'amélioration continu doit s'appliquer à toutes les phases importantes du SGS d'une organisation, p.ex.:

- la préparation d'action préventives/rectificatives;
- leur mise en œuvre à une échelle adéquate;
- l'évaluation/le suivi/le contrôle de leur efficacité;
- l'application, l'analyse et la révision de plans.

Combinées aux outils statistiques d'analyse de données adéquats, ces mesures doivent garantir que les processus sont régulièrement analysés et exécutés lors d'un cycle de gestion.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

E.1 L'EF/le GI dispose de processus et/ou de procédures garantissant, dans la mesure raisonnable du possible, l'amélioration continue du SGS. Ils doivent prévoir des analyses régulières du SGS, aussi fréquentes que nécessaire<sup>6</sup>.

E.2 Il existe des processus décrivant les modalités de suivi et d'analyse des données de sécurité importantes.

E.3 Il existe des processus décrivant la manière de corriger des déficiences qui ont été découvertes.

E.4 Il existe des processus décrivant la manière d'appliquer des nouveautés en matière de sécurité ainsi que les enseignements tirés de l'expérience.

E.5 Il existe des processus décrivant comment les conclusions d'audits internes sont utilisées pour améliorer le SGS.

<sup>6</sup> Les critères d'évaluation de l'existence d'un ou plusieurs processus garantissant, pour autant qu'il soit raisonnablement possible, l'amélioration de l'efficacité de la sécurité, sont définis conformément à ceux énoncés à l'annexe III, paragraphe 2, point b)..

## 4.2 Annexe III, paragraphe 2 – Éléments essentiels du SGS

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

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

### RÉSUMÉ/DESCRIPTION

a.0 La politique de sécurité exprime et reflète l'engagement d'une organisation, son obligation (mission) et sa vision stratégique (vision) en matière de sécurité ferroviaire. Elle comprend, entre autres, une déclaration d'intention et donne des indications sur l'orientation et les objectifs généraux du système de gestion de la sécurité.

La politique de sécurité doit également indiquer les principes et les valeurs fondamentales sur lesquelles se base le fonctionnement de l'organisation et de son équipe, prouvant ainsi l'engagement de la direction de l'organisation en faveur du développement et de l'amélioration d'une éthique de travail. Enfin, elle indique clairement au personnel les actions à mener pour renforcer la culture de la sécurité et la sensibilisation à la sécurité au sein de l'organisation.

### CRITÈRES D'ÉVALUATION

a.1 La politique de sécurité de l'organisation:

- peut être consultée par l'ensemble du personnel;
- est adaptée au type et à la quantité de services proposés par l'EF/le GI;
- est approuvée par le directeur de l'organisation.

***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;***

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

b.0 L'analyse des performances en matière de sécurité ferroviaire s'effectue généralement en évaluant dans quelle mesure les objectifs de sécurité de l'organisation sont atteints. Ceux-ci doivent être fixés et détaillés afin de pouvoir être gérés à tous les niveaux importants de l'organisation.

Chaque entreprise ferroviaire/gestionnaire de l'infrastructure doit, dans le cadre de son propre système de gestion de la sécurité, intégrer des preuves de sa capacité à conserver ou accroître son niveau de sécurité en:

- mesurant ses propres performances en termes de sécurité (suivi, audit interne);
- identifiant les mesures les plus adaptées et les plus faciles à mettre en œuvre en exploitant les ressources disponibles (planification de la sécurité);
- mettant en place les mesures prévues (action);
- évaluant l'efficacité des mesures (suivi, audit interne, rapport sur la sécurité).

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

b.1 L'EF/le GI dispose de processus et de procédures pour se fixer des objectifs de sécurité pertinents qui s'inscrivent dans le cadre juridique.

b.2 L'EF/le GI dispose de processus et de procédures pour se fixer des objectifs de sécurité pertinents cohérents avec le type et la portée de l'EF/du GI et les risques significatifs qu'elle/il implique.

b.3 L'EF/le GI dispose de processus et de procédures pour évaluer régulièrement ses performances globales en termes de sécurité par rapport à ses propres objectifs en la matière mais aussi à ceux qui ont été fixés au niveau de l'État membre.

b.4 L'EF/le GI dispose de processus et de procédures pour contrôler et analyser les modalités opérationnelles en:

- recueillant des données pertinentes en matière de sécurité afin d'en déduire les tendances marquant les performances en termes de sécurité et de vérifier l'adéquation de celles-ci avec les objectifs;
- évaluant les performances passées (ne s'applique pas aux EF/GI qui s'inscrivent pour la première fois) à la lumière de leurs objectifs de sécurité;
- interprétant les données pertinentes et en mettant en œuvre les modifications nécessaires.

b.5 L'EF/le GI dispose de processus lui permettant d'élaborer des plans et des procédures afin d'atteindre ses objectifs.

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

- **dans les STI, ou**
- **dans les règles nationales de sécurité visées à l'article 8 et à l'annexe II, ou**
- **dans d'autres règles pertinentes, ou**
- **dans les décisions de l'autorité,**

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

## RÉSUMÉ/DESCRIPTION

c.0 Tous les processus et procédures liés à la sécurité du système de gestion de la sécurité doivent:

- être créés en conformité avec le cadre réglementaire et mis à jour pour prendre en compte toute variation ou tout ajout éventuels à celui-ci;
- être en accord avec le type et la portée des services fournis par l'organisation;
- être en accord avec toute modification significative de l'organisation.

Le système de gestion de la sécurité doit comprendre un processus/une procédure permettant d'identifier, collecter et de faire la liste des exigences des règles européennes, de STI, de règles nationales de sécurité et de règles/procédures internes et ce, pour chaque catégorie individuelle de personnel.

Les organisations doivent disposer d'un processus/d'une procédure permettant de détecter/identifier rapidement toute variation/tout ajout apporté(e) au cadre réglementaire. Le cadre réglementaire peut comprendre différents documents tels que les STI et les normes techniques associées ou les règles nationales de sécurité évoqués à l'article 8 et à l'annexe II ainsi que toute autre règle pertinente.

En ce qui concerne les processus de maintenance, les organisations doivent se conformer à toutes les prescriptions légales ainsi qu'aux spécifications, aux normes et aux exigences tout au long du cycle de vie du matériel et des activités.

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

c.1 Le SGS prévoit des processus et des procédures permettant d'identifier toutes les exigences nécessaires en matière de sécurité spécifiques au type et à la portée des activités de l'EF/du GI. Ils doivent en outre veiller à ce que ceux-ci soient mis à jour et mis en œuvre en conséquence (procédure de gestion des modifications).

c.2 Le SGS prévoit des processus et des procédures de suivi de la mise en œuvre de toutes les exigences nécessaires en matière de sécurité.

c.3 Le SGS prévoit des processus et des procédures de mise en œuvre des actions rectificatives, si elles sont nécessaires, permettant de garantir la conformité du système

ferroviaire aux normes et autres prescriptions définies tout au long du cycle de vie du matériel et des activités.

c.4 Le SGS prévoit des processus et des procédés permettant de garantir que le personnel, les procédures, les documents spécifiques, le matériel et le matériel roulant sont utilisés aux fins auxquelles ils sont destinés<sup>7</sup>.

c.5 Le SGS prévoit des processus et des procédures garantissant que la maintenance est effectuée conformément aux exigences en la matière.

---

<sup>7</sup> Le personnel, les procédures et le matériel roulant sont tous considérés comme des éléments d'activité dans ce contexte.

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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

d.0 Les organisations ferroviaires doivent disposer d'un système de contrôle des modifications/des nouveaux projets et de gestion des risques associés. Ce système doit également prendre en compte les risques liés à la sécurité au travail<sup>8</sup>.

Les modifications peuvent viser

- les aspects techniques/les technologies;
- les procédures/règles/normes opérationnelles;
- la structure de l'organisation.

Le SGS doit pouvoir garantir que les MSC relatives à l'évaluation des risques, développées conformément à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive sur la sécurité, sont appliquées là où cela est nécessaire.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

d.1 L'EF/le GI dispose de processus et de critères permettant d'identifier les modifications affectant le matériel, les procédures, l'organisation, le personnel et les interfaces.

d.2 L'EF/le GI dispose de processus d'évaluation du niveau d'impact des modifications. Ceux-ci permettront de décider de l'opportunité d'appliquer les MSC à l'évaluation des risques.

d.3 L'EF/le GI dispose de processus permettant de garantir l'évaluation des risques et l'identification des mesures de contrôle.

d.4 L'EF/le GI dispose de processus de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de contrôle.

d.5 Il existe des processus/des mesures permettant d'évaluer, avec d'autres organisations (GI, autres EF, tiers, etc.), les risques d'interface découlant des modifications.

d.6 Les résultats de l'analyse de risque peuvent être consultés par tous les membres du personnel concernés et il existe des processus pour intégrer ces résultats dans d'autres processus au sein de l'organisation.

<sup>8</sup> Réf.: directive 2004/49/CE, quatorzième considérant



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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

e.0 Une organisation doit veiller à ce que tous les membres du personnel investis d'une responsabilité dans le système de gestion de la sécurité soient suffisamment compétents pour exécuter les tâches qui leur incombent et à ce que leurs compétences et leurs connaissances restent valables en toutes circonstances.

S'il ne relève pas d'une législation spécifique, un système de gestion des compétences doit comprendre:

- les principes de sélection (niveau d'études de base requis, aptitudes mentales et physiques);
- la formation initiale et la certification des compétences et des aptitudes acquises;
- la formation permanente et la mise à jour régulière des connaissances et compétences existantes;
- les contrôles de compétences si nécessaire;
- l'adoption de mesures spécifiques en cas d'absence prolongée, si nécessaire;
- une formation spécifique au SGS pour le personnel participant directement à la mise en œuvre et à l'application du SGS d'une organisation, p.ex. le responsable de la sécurité, les personnes chargées de processus/fonctions lié(e)s à la sécurité, etc.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

e.1 L'EF/le GI a développé un système de gestion des compétences permettant:

- d'identifier les postes chargés de prendre des décisions d'ordre opérationnel au sein du système;
- d'identifier des postes exécutant des tâches présentant un risque pour la sécurité;
- de lier des postes aux exigences qu'ils doivent remplir dans le cadre de leur tâche, qu'il s'agisse du trafic national ou transfrontalier;
- d'attribuer aux membres du personnel les compétences dont ils ont besoin pour exécuter leur tâche.

e.2 Le système de gestion des compétences est conforme:

- aux activités de STI, dans la mesure où elles restent sous le contrôle de l'EF/du GI, et s'il y a lieu;
- aux exigences nationales qui intègrent ou adaptent les éléments pertinents des activités de STI aux règles nationales;
- aux exigences nationales relatives à des problèmes/éléments qui ne sont pas repris dans les STI ou restent en suspens;

- à ses propres règles et principes internes régissant la qualification du personnel.

e.3 Il existe des procédures garantissant que les connaissances, compétences et aptitudes (physiques et psychologiques) nécessaires du personnel sont mises à jour afin qu'il conserve le niveau requis pour exécuter chaque tâche en toute sécurité.

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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

f.0 L'échange d'informations pertinentes en matière de sécurité au sein de l'organisation, d'une part, et entre celle-ci et d'autres organisations, d'autre part, est essentiel. Il convient dès lors de disposer de canaux et d'interfaces d'information bien définis dans le cadre d'un processus structuré. Ceux-ci garantiront que toutes les informations parviennent à la personne/au rôle/à la fonction adéquat(e) de manière rapide et claire.

Toutes les informations nécessaires en matière de sécurité doivent pouvoir être retracées, être documentées, complètes et disponibles dès qu'elles sont nécessaires.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

f.1 Le SGS prévoit des processus adéquats permettant de garantir que le personnel a accès à toutes les informations importantes et actuelles relatives à la sécurité, y compris les informations quotidiennes d'ordre opérationnel, avant de devoir les respecter/les appliquer.

f.2 Tout le personnel intéressé a accès de manière adéquate et aisée aux documents/aux informations.

f.3 Pour garantir une bonne connaissance et une bonne compréhension du SGS, il existe un processus d'information grâce auquel tous les membres du personnel impliqués dans les processus liés à la sécurité disposent des documents importants en la matière. Il leur indique également où et comment y trouver les parties qu'ils doivent connaître.

f.4 Il existe un processus garantissant que les informations relatives au SGS sont transmises au personnel concerné (membres de la direction et du personnel en charge de tâches présentant un risque pour la sécurité) et que tous les autres membres du personnel sont au courant de l'existence et de l'objectif du SGS.

f.5 Des modalités sont mises en œuvre pour partager les informations entre les différentes organisations ferroviaires.

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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

g.0 Les organisations doivent définir des procédures de contrôle des données et des documents en fonction des systèmes de gestion existants; les documents et les fichiers doivent pouvoir être consultés/vérifiés facilement.

Il est important de prévoir des mesures de contrôle des informations essentielles en matière de sécurité afin de conserver et d'améliorer l'efficacité de la sécurité au sein d'une organisation mais aussi de pouvoir procéder à des actions rectificatives rapidement et efficacement.

Les EF et les GI travaillant sur un même système de réseau doivent prévoir des modalités pour que toutes les informations pertinentes en matière de sécurité soient correctement échangées et dûment documentées. Ils doivent développer et encourager l'utilisation de protocoles normalisés pour les communications formelles relatives au fonctionnement (registres ferroviaires, restrictions en matière de trafic/fonctionnement, etc.) utiles à l'harmonisation.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

g.1 Le SGS prévoit des processus adéquats garantissant que toutes les informations pertinentes en matière de sécurité sont correctes, complètes, mises à jour et dûment documentées.

g.2 Le SGS prévoit des processus adéquats permettant:

- d'organiser, de créer, de diffuser et de gérer le contrôle des modifications apportées à tous les documents pertinents en matière de sécurité;
- de recevoir, de collecter et de conserver/archiver tou(te)s les documents/informations pertinent(e)s sur papier ou sur d'autres médias/systèmes d'enregistrement;
- de veiller à ce que le personnel ait reçu tous les documents importants, mis à jour, et agisse en fonction de ceux-ci, selon les besoins.

g.3 Le SGS prévoit des processus adaptés permettant de garantir la cohérence, la logique et la bonne compréhension du langage/du contenu.

g.4 Les EF et les GI ont mis en place des modalités empêchant ou minimisant l'apparition d'entraves à la communication. En outre, l'utilisation de protocoles/formats normalisés par rapport aux informations en matière de sécurité doit être prouvée, de même que la documentation de toutes les données importantes.

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

## RÉSUMÉ/DESCRIPTION

h.0 Les organisations ferroviaires doivent s'appuyer sur un système de suivi structuré et sur le processus de décision en matière de gestion. Ceci permettra de mettre en valeur et d'encourager le signalement d'erreurs, d'événements/de phénomènes dangereux survenus ou évités de justesse, y compris les incidents/les cas dus à des erreurs de la part d'employés ou au fait que ceux-ci n'aient pas respecté les procédures de sécurité correctes, etc. L'analyse de l'origine des incidents sera utile dans les cas significatifs. Ses résultats doivent être repris dans les programmes de formation à titre d'expérience. Les informations importantes doivent être mises à la disposition de tous les membres du personnel intéressés/concernés et, si nécessaire, de tout autre tiers intéressé.

Le personnel directement ou indirectement impliqué dans un incident lié à la sécurité doit participer activement au processus de résolution du problème afin de chercher et développer des mesures préventives.

## CRITÈRES D'ÉVALUATION

h.1 Le SGS prévoit des processus adéquats et des responsables compétents pour chacun d'eux afin de garantir que:

- tout accident, incident, survenu ou évité de justesse et autre phénomène dangereux soit signalé, enregistré, examiné et analysé;
- tout accident, incident, survenu ou évité de justesse et autre phénomène dangereux soit signalé aux organismes nationaux, comme le prévoit la législation en la matière;
- les recommandations émanant de l'ANS, de la NIB, des études réalisées par le secteur/en interne soient évaluées et mises en œuvre si c'est opportun ou prescrites;
- les rapports/informations pertinent(e)s émanant d'autres EF et GI soient étudiés et pris en compte.

h.2 Le SGS prévoit que

- les informations pertinentes concernant l'analyse et l'origine des accidents, des incidents, survenus ou évités de justesse et autres phénomènes dangereux soient utilisées afin d'en tirer les enseignements et d'adopter des mesures rectificatives permettant d'accroître le niveau de sécurité;
- le processus d'enquête prend en considération les effets des actions réalisées par d'autres EF/GI;
- des ressources et des formations sont destinées au processus d'enquête.

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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

i.0 Chaque organisation ferroviaire doit mettre en place un plan d'urgence identifiant et spécifiant les différents types et niveaux (critique, non critique, etc.) de situations d'urgence susceptibles de survenir. Chaque plan doit faire l'objet d'une révision régulière et détailler les actions, les alertes et les informations à transmettre en cas d'urgence.

Le plan doit, pour chaque type de situation d'urgence, clairement identifier et définir:

- les différent(e)s parties/membres du personnel intéressé(e)s/impliqué(e)s;
- les interfaces entre les EF/les GI et les autorités publiques compétentes;
- les références relatives aux activités et actions liées aux situations d'urgence;
- les processus et les procédures à mettre en place en fonction du type d'urgence.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

i.1 L'EF/le GI a identifié tous les types d'urgences et a prévu des procédures d'identification de nouveaux types d'urgences.

i.2 Il existe des processus garantissant que l'EF/le GI est en mesure de

- contacter rapidement les services d'urgence;
- fournir aux services d'urgence toutes les informations importantes pour que ceux-ci puissent prévoir leur réponse et réagir de manière opportune au moment où la situation d'urgence se produit.

### ***POUR CHAQUE TYPE D'URGENCE IDENTIFIÉ:***

i.3 Les rôles et les responsabilités de toutes les parties (GI, EF, services d'urgence, etc.) sont identifiés et définis.

i.4 Il existe des plans d'action, d'alerte et d'information. Ils comprennent:

- des procédures permettant d'alerter l'ensemble du personnel responsable de la gestion des situations d'urgence;
- des modalités permettant de communiquer celles-ci à toutes les parties, y compris des instructions destinées aux passagers.

i.5 Des ressources, des moyens et des besoins en termes de formation ont été identifiés et alloués.

i.6 Il existe des procédures permettant de rétablir les conditions de fonctionnement normales le plus rapidement possible.

i.7 Il existe des procédures de test des plans d'urgence en collaboration avec des tiers, de formation du personnel, de test des procédures d'urgence, d'identification des points faibles et de vérification de la manière dont sont gérées des situations d'urgence potentielles.

i.8 En cas de fonctionnement en mode dégradé:

- les interfaces entre l'EF/le GI/les tiers sont clairement définies et les tâches et responsabilités sont clairement attribuées aux membres du personnel compétents;
- le personnel compétent peut être contacté immédiatement pour prendre toute décision nécessaire.

***Pour l'évaluation des EF***

i.9 Des procédures garantissent que le personnel compétent ou un responsable (notamment en matière de fourniture de marchandises dangereuses), disposant des aptitudes linguistiques nécessaires, puisse être contacté facilement et immédiatement par le gestionnaire de l'infrastructure.

***Pour l'évaluation des GI***

i.10 Toutes les procédures et tous les plans d'urgence du GI sont coordonnés avec les EF qui utilisent son infrastructure et toute autre infrastructure avec lesquelles il entretient une interface.

i.11 Il existe des modalités permettant d'interrompre les opérations et le trafic ferroviaires rapidement, si nécessaire, et d'informer toutes les parties concernées de l'action entreprise.

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

## **RÉSUMÉ/DESCRIPTION**

j.0 L'audit interne sert à analyser et à vérifier si le SGS est toujours efficace, c'est à dire si les procédures qu'il décrit garantissent la conformité des services de l'EF/du GI aux exigences correspondantes.

Les EF/les GI doivent définir un programme d'audits internes à réaliser en vue de correspondre aux exigences définies à l'article 9, paragraphe 4), relatif au rapport à fournir à l'ANS (planification d'audit).

Le personnel chargé de réaliser l'audit interne (auditeurs) doit être compétent et pouvoir se prévaloir d'une expérience dans le domaine/le sujet qu'il évalue. Il doit également disposer des aptitudes nécessaires pour réaliser des audits et y être correctement préparé et formé.

Les audits doivent être réalisés en toute impartialité et indépendance: les auditeurs doivent être indépendants par rapport à l'unité analysée dans le cadre de l'audit et tout conflit d'intérêt entre l'auditeur et la partie soumise à l'audit doit être évité.

## **CRITÈRES D'ÉVALUATION**

j.1 L'EF/le GI dispose d'un système d'audit interne indépendant, impartial et travaillant en toute transparence.

j.2 L'EF/le GI dispose d'un programme d'audits internes planifiés pouvant être révisé en fonction des résultats d'audits précédents et du suivi de l'efficacité.

j.3 Les audits sont réalisés par des personnes suffisamment compétentes pour cette mission.

j.4 Il existe des procédures et/ou des processus permettant

- d'identifier et de sélectionner des auditeurs;
- d'analyser et d'évaluer les résultats des audits;
- de proposer et de mettre en œuvre des actions/mesures rectificatives spécifiques;
- de vérifier l'efficacité d'actions/de mesures adoptées précédemment.

j.5 La direction connaît les résultats des audits et assume la responsabilité générale de mettre en œuvre les modifications apportées au SGS.

j.6 L'EF/le GI indique la manière dont est planifié le processus d'audit par rapport aux modalités routinières de suivi afin de garantir la cohérence avec les procédures et les normes internes.