

Eisenbahn-Bundesamt
Zentrale Bonn
Vorgebirgsstraße 49
53119 Bonn



Eisenbahn-Bundesamt

- P R O J E T -

Guide

pour l'octroi

d'attestations de sécurité

Version 0.1 du 18.06.2007

TABLE DES MATIÈRES

Liste des abréviations.....	3
0. Introduction.....	4
1. Attestation de sécurité	4
1.1 Généralités	4
1.2 Système de management de la sécurité (partie A)	6
1.3 Exigences particulières (partie B)	9
1.3.1 Prescriptions	11
1.3.2 Personnel.....	12
1.3.3 Véhicules	14

Liste des abréviations

AEG	Loi générale (allemande) sur les chemins de fer
EBA	Eisenbahn-Bundesamt (Office Fédéral des Chemins de Fer)
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer)
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter (Chef du Service de l'Exploitation ferroviaire)
EIU	Entreprise d'infrastructure ferroviaire
EIV	Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Ordonnance sur l'interopérabilité du système ferroviaire)
ESiV	Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (Ordonnance sur la sécurité ferroviaire)
ESO	Eisenbahn-Signalordnung (Ordonnance sur la signalisation ferroviaire)
UE	Union Européenne
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen (Entreprise de transport ferroviaire)
SiBe	Attestation de sécurité
SMS	Système de management de la sécurité
Tf	Conducteur de motrice
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität (Interopérabilité de la spécification technique)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz (Loi allemande de procédure administrative)

0. Introduction

L'application de la directive 2004/49/CEE dans le droit national est faite par la cinquième loi portant modification des prescriptions juridiques dans le domaine ferroviaire, ainsi que par la deuxième ordonnance d'adoption et de modification des prescriptions juridiques dans le domaine ferroviaire.

Conformément à l'article 4 de l'ordonnance sur la sécurité du système ferroviaire (Ordonnance sur la sécurité ferroviaire), l'administration chargée de la sécurité met un guide à la disposition des demandeurs : elle y explique les exigences à satisfaire pour obtenir des attestations de sécurité, et y dresse la liste des documents à soumettre.

L'objectif de ce guide est d'aider les entreprises de transport ferroviaire¹ dans la rédaction des documents de demande. Pour ce faire, les documents nécessaires à la soumission de la demande et qui doivent être présentés en langue allemande y sont décrits qualitativement et quantitativement, ainsi que le déroulement et la durée du processus de contrôle, afin de limiter au maximum les questions ou les demandes complémentaires dans le processus de traitement.

1. Attestation de sécurité

1.1 Généralités

Sans attestation de sécurité, les entreprises de transport ferroviaire ne sont pas autorisées à participer à l'exploitation du réseau ferroviaire public en Allemagne. Cela ne concerne pas les chemins de fer régionaux qui circulent uniquement en Allemagne.

Les entreprises de transport ferroviaire qui participent à l'exploitation du réseau ferroviaire public sans attestation de sécurité valable commettent une infraction à l'ordre public. Cette infraction à l'ordre public peut être sanctionnée par une amende pécuniaire pouvant atteindre 50.000 €. Vous trouverez des dispositions plus précises à ce propos dans l'article 28 alinéas 1, 2 et 2a, ainsi qu'à l'alinéa 2 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer.

L'attestation de sécurité doit être accordée, suite à une demande écrite, pour des prestations de transport ferroviaire définies quant à leur nature et leur aire géographique, pour les

¹ Une entreprise de transport ferroviaire correspond à une entreprise ferroviaire selon la directive 2004/49/CEE

réseaux de chemin de fer ou voies ferrées correspondants d'entreprises publiques d'infrastructure ferroviaire ², si l'entreprise de transport ferroviaire apporte la preuve que :

- elle a mis en place un système de management de la sécurité (SMS) qui répond au minimum aux exigences de l'article 9 alinéas 2 et 3 de la directive 2004/49/CEE (Attestation de sécurité partie A³) et
- elle répond aux exigences particulières liées à l'exploitation en toute sécurité du trafic pour le personnel et les véhicules sur le réseau ferroviaire en question ou sur les différentes voies ferrées (Attestation de sécurité partie B⁴).

Les entreprises de transport ferroviaire qui n'effectuent pas de transports transfrontaliers, peuvent éventuellement apporter des preuves particulières de la mise en place d'un système de management de la sécurité (partie A), si un responsable de l'exploitation ferroviaire mandaté et agréé par l'administration de surveillance compétente est en activité dans l'entreprise (attestation du chef du service de l'exploitation). La preuve que les exigences particulières liées à l'exploitation en toute sécurité du trafic pour le personnel et les véhicules sur le réseau ferroviaire en question sont respectées (partie B) n'est pas apportée par l'attestation du responsable de l'exploitation, et doit donc être fournie indépendamment de celle-ci. Les particularités nationales applicables aux entreprises allemandes sont récapitulées à nouveau dans la Figure 1.

²Une entreprise d'infrastructure ferroviaire correspond à un gestionnaire de l'infrastructure selon la directive 2004/49/CEE

³ Attestation de sécurité partie A correspond à l'article 7a alin. 2, point 1 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer

⁴ Attestation de sécurité partie B correspond à l'article 7a alin. 2, point 2 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer

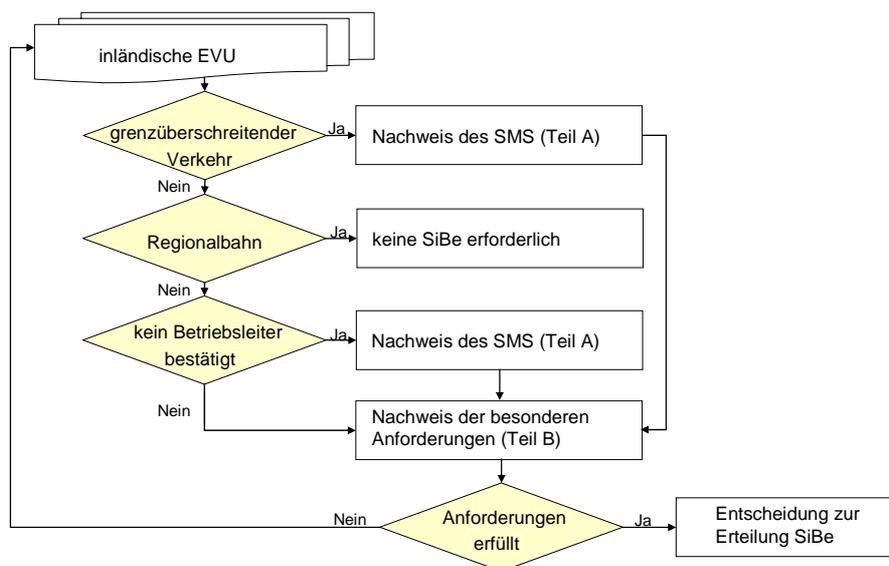


Figure 1 : Particularités nationales applicables aux entreprises de transport ferroviaire allemandes

Pour les entreprises de transport ferroviaire qui disposent déjà d'une attestation de sécurité accordée par un autre Etat membre de la Communauté Européenne en vertu de l'article 10 de la directive 2004/49/CEE pour des prestations de transport ferroviaire équivalentes, et qui envisagent de participer à l'exploitation du réseau ferroviaire public en Allemagne, une attestation nationale complémentaire (partie B) est absolument indispensable.

1.2 **Systeme de management de la sécurité (partie A)**

Pour l'obtention de la partie A de l'attestation de sécurité, les entreprises de transport ferroviaire doivent prouver qu'elles ont mis en oeuvre, concrétisé et maintenu en vigueur un système de management de la sécurité - en accord avec leurs activités d'entreprise – afin de respecter les exigences mentionnées dans l'annexe III de la directive 2004/49/CEE, et sont en particulier en mesure de maîtriser tous les risques, y compris les travaux de maintenance, l'acquisition de matériel et la passation de contrats de prestation de services.

Quatre mois au plus tard après la soumission de toutes les pièces justificatives requises, l'administration chargée de la sécurité décidera de l'octroi ou non de l'attestation de sécurité –partie A). Si l'administration chargée de la sécurité constate des lacunes dans les pièces justificatives soumises, elle devra donner au demandeur l'occasion de les combler. Le délai imparti pour y remédier suspend en conséquence le délai de traitement prévu. En raison de la structure complexe des systèmes de management, des contrôles partiels – sous la forme

d'audits – peuvent également être effectués sur site dans les entreprises. Pour la préparation de ces audits, les entreprises devront remettre au préalable des documents de demande complets et vraisemblables.

S'il ne s'agit pas d'entreprises de transport ferroviaire fédérales ayant leur siège en Allemagne, en vertu de l'article 6 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer, il faudra consulter l'autorité nationale compétente pour cette autorisation avant la notification de la décision et décider avec le Conseil sur la sécurité ferroviaire de la conduite à tenir.

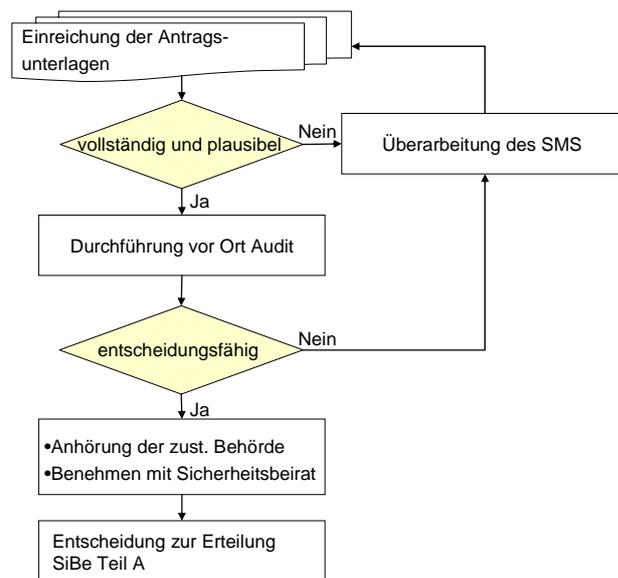


Figure 2 : Déroulement schématique de l'octroi d'une attestation de sécurité partie A

Remarque : Le déroulement évoqué ne s'applique expressément pas aux entreprises qui optent pour l'attestation du responsable de l'exploitation, car l'attestation d'un responsable d'exploitation confirmé fournie après le dépôt de la demande entraîne automatiquement, et sans contrôle supplémentaire, l'octroi d'une partie A de l'attestation de sécurité.

Selon que l'entreprise opte pour la preuve directe du système de management de la sécurité ou pour l'attestation d'un responsable d'exploitation, elle devra fournir les documents de demande suivants :

Preuve directe du système de management de la sécurité :

- Formulaire de demande européen pour l'attestation de sécurité, parties A et B (annexe 1),
- duplicata de l'autorisation selon l'article 6 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer auprès de l'autorité de surveillance compétente,
- manuel du système de management de la sécurité.

Attestation d'un responsable de l'exploitation :

- Formulaire de demande européen pour l'attestation de sécurité, parties A et B (annexe 1),
- duplicata de l'autorisation selon l'article 6 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer auprès de l'autorité de surveillance compétente,
- duplicata de l'attestation du responsable de l'exploitation et de son suppléant selon l'article 2 de l'ordonnance sur les responsables d'exploitation des chemins de fer auprès de l'autorité de surveillance compétente.

La condition préalable pour l'attestation du responsable de l'exploitation consiste à ce que le responsable et son suppléant assument la responsabilité totale de la mise en place, l'application et l'amélioration permanente du système de management de la sécurité selon l'annexe III de la directive 2004/49/CEE.

Dans le manuel du système de management de la sécurité, les différentes procédures ou les normes de l'entreprise, en particulier à propos des processus pertinents pour la sécurité de l'exploitation, devront être présentées en détail en prenant en considération les exigences de l'article 9 et de l'annexe III de la directive sur la sécurité. Dans ce contexte, il faudra expliquer conformément à l'annexe III de la directive sur la sécurité et pour chaque point des exigences du système de management de la sécurité, par quelles mesures concrètes ce système est appliqué dans l'entreprise, et quelle personne en assume la responsabilité dans l'organisation de l'entreprise. Si l'interopérabilité de la spécification technique « Exploitation », en particulier au chapitre 4, décrit des exigences de procédure liées à l'élément correspondant du système de management de la sécurité, celles-ci devront être abordées de manière appropriée. On peut citer en guise d'exemple le programme de formation pour le personnel (chapitre 4.6 Interopérabilité de la spécification technique « Exploitation »).

La structure du manuel de management de la sécurité ne doit pas forcément correspondre au plan de l'annexe III ; néanmoins, si elle est différente, il faudra au moins indiquer dans un

document de référence quels sont les documents de management (avec indication des références pertinentes telles que le manuel de management de la sécurité, les descriptions des processus, les instructions d'inspection, etc.) qui contiennent la prise en compte et la réponse aux exigences en question. Afin d'offrir aux demandeurs la plus grande marge de manoeuvre possible dans l'élaboration du système de management de la sécurité individuel et spécifique à l'entreprise, la prescription d'une structure spécifique des documents de management a volontairement été écartée. Le fait que l'entreprise ait d'ores et déjà mis en oeuvre des systèmes de management dans les domaines de

- la qualité sur la base de la norme DIN EN ISO 9001,
- l'environnement sur la base de la norme DIN EN ISO 14001, ou
- la protection du travail sur la base de la norme OHSAS 18001, etc.

rend inutile la mise en place d'un système de management de la sécurité autonome supplémentaire au regard des systèmes de management intégrés et des coûts afférents à l'établissement, à l'instauration, à l'application et à l'entretien de systèmes de management.

Il est plus productif de confier à l'entreprise les critères d'évaluation et les procédures d'évaluation appliqués par l'administration chargée de la sécurité (annexe 2), afin de lui permettre par ces consignes générales de mettre au point un système de management de la sécurité, ou bien d'adapter un système existant au champ d'application particulier de la sécurité dans le système du chemin de fer.

1.3 Exigences particulières (partie B)

Pour obtenir la partie B de l'attestation de sécurité, les entreprises de transport ferroviaire doivent prouver qu'elles répondent aux exigences particulières liées à l'exploitation en toute sécurité du trafic pour le personnel et les véhicules sur le réseau ferroviaire en question ou sur les différentes voies ferrées.

Des documents de l'entreprise de transport ferroviaire doivent être soumis pour évaluation à l'administration chargée de la sécurité en particulier en matière de :

- Prescriptions (prescriptions nationales de sécurité et autres prescriptions concernant l'exploitation, le personnel et les véhicules),
- personnel (réparti entre les différentes catégories de personnel) et
- véhicules (répartis entre les différents types de véhicules utilisés).

Quatre mois au plus tard après la soumission de toutes les pièces justificatives requises, l'administration chargée décidera de l'octroi ou non de l'attestation de sécurité (partie B). Si l'administration chargée de la sécurité constate des lacunes dans les pièces justificatives soumises avant expiration du délai, elle devra donner au demandeur l'occasion de les combler. Le délai imparti pour y remédier suspend en conséquence le délai de traitement prévu. Des inspections ou des contrôles partiels sous la forme d'audits peuvent aussi être effectués sur site dans les entreprises.

S'il ne s'agit pas d'entreprises de transport ferroviaire fédérales ayant leur siège en Allemagne, en vertu de l'article 6 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer, il faudra consulter l'autorité nationale compétente pour cette autorisation avant la notification de la décision et décider avec le Conseil sur la sécurité ferroviaire de la conduite à tenir.

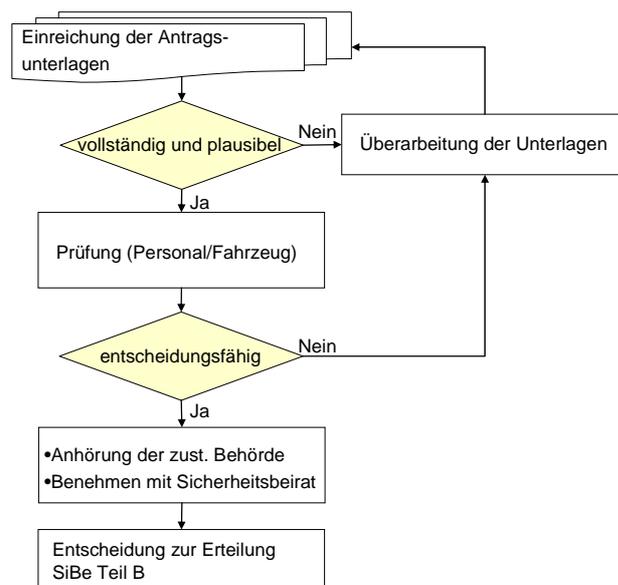


Figure 3 : Déroulement schématique de l'octroi d'une attestation de sécurité partie B

Pour l'examen de la demande de délivrance d'une attestation de sécurité partie B, les pièces justificatives suivantes doivent être fournies avec la demande :

- Formulaire de demande européen pour les attestations de sécurité parties A et B (annexe 1),
- Pièces justificatives liées au chapitre 1.3.1 Prescriptions,

- Pièces justificatives liées au chapitre 1.3.2 Personnel,
- Pièces justificatives liées au chapitre 1.3.3 Véhicules.

Les entreprises de transport ferroviaire étrangères devront fournir par ailleurs les pièces justificatives suivantes :

- Attestation d'homologation du système de management de la sécurité en vertu de l'article 10 alinéa 2 lettre a de la directive 2004/49/CEE,
- homologation selon la directive 95/18/CEE,
- attestation de la souscription d'une assurance responsabilité civile selon l'ordonnance allemande EBHaftPfV,
- présentation du système de management de la sécurité de l'entreprise de transport ferroviaire.

1.3.1 Prescriptions

Pour la vérification des exigences liées à la sécurité en matière d'exploitation, de personnel et de véhicules, il faudra présenter tout d'abord tout le dispositif réglementaire qui fournit au personnel d'exploitation des instructions d'action ou les consignes de procédure correspondantes. Cela inclut en particulier :

- les règles relatives à la circulation des trains et aux manœuvres de rangement en service régulier et de défaut,
- les dispositions en matière de signification des signaux,
- les règles de contrôle d'expédition d'un train,
- les règles de formation des trains,
- les règles d'inspection et de commande des freins,
- les règles sur la procédure à suivre en cas d'accidents ou d'événements dangereux,
- les règles sur l'entretien des véhicules.

A ce propos, l'entreprise de transport ferroviaire doit dresser la liste des réglementations imposées par l'exploitant de l'infrastructure ferroviaire et qui doivent être respectées. Par ailleurs, elle devra mentionner ses propres réglementations pour toutes les prescriptions indépendantes de l'infrastructure. Cette liste des réglementations devra indiquer ce qui suit :

- Désignation de la réglementation (titre, numéro, date),

- **indication sur le contenu, les processus respectifs qui y sont réglementés,**
- **service compétent pour l'élaboration de la réglementation,**
- **diffusion et notification au sein de l'entreprise de transport ferroviaire (y compris la gestion des rectifications),**
- **indication du champ d'application et du domaine de validité.**

Les réglementations à mentionner doivent contenir toutes les informations à fournir au personnel dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue. D'autre part, **l'entreprise de transport ferroviaire doit expliquer de quelle manière elle s'assure de ce que le personnel de l'entreprise auquel sont confiées des tâches d'exploitation ferroviaire liées à la sécurité est effectivement informé des actualisations (gestion des rectifications).**

Au cours de l'octroi de l'attestation de sécurité, aucune vérification en détail du contenu de ces règles n'est réalisée; sur ce plan, la responsabilité de l'entreprise ferroviaire prévaut selon l'article 4 alinéa 1 de la Loi générale allemande sur les chemins de fer. Ces règles doivent être indiquées en particulier pour apporter la preuve de l'existence d'une description vérifiable de tous les processus pertinents pour la sécurité.

Etant donné que la formation du personnel est basée sur ces règles, celles-ci doivent se retrouver dans les instructions de formation respectives. L'administration se réserve néanmoins le droit, surtout en cas de procédures qui divergent des règles reconnues de la technique, d'effectuer des vérifications de plausibilité (sécurité identique) au cas par cas et par échantillonnage.

1.3.2 Personnel

Le personnel responsable des tâches afférentes à la sécurité doit toujours être composé :

- du personnel de direction et de surveillance de l'exploitation ferroviaire,
- des conducteurs de motrice, conducteurs de petites locomotives, conducteurs de véhicules auxiliaires, chauffeurs,
- des chefs de train/ agents d'accompagnement exerçant des tâches liées à l'exploitation,
- des chefs de manoeuvre,
- des employés chargés d'inspecter les wagons et des essais de freins,
- des employés qui s'acquittent de tâches de formation des trains,
- des employés de la planification et de la production de la circulation des trains,
- des responsables et des superviseurs des ateliers de maintenance.

L'entreprise de transport ferroviaire devra identifier au besoin les autres employés exerçant des fonctions pertinentes pour la sécurité et les ajouter à la liste. Pour toutes les catégories d'employés de l'entreprise, la preuve devra être apportée de ce que dans les domaines :

- formation initiale,
- formation continue,
- acquisition et conservation des connaissances sur l'itinéraire et le lieu,
- surveillance de l'aptitude,
- surveillance du personnel dans l'exercice de ses fonctions,
- mesures prises en cas de manquements constatés du personnel,
- système signalant les irrégularités et communiquant les questions du personnel à propos de la sécurité,
- heures de service du personnel,
- recours à des employés extérieurs,

les dispositions adéquates ont été prises.

L'annexe 3 contient d'autres indications relatives quant aux points nécessitant justification. Dans l'application de l'interopérabilité de la spécification technique, de prescriptions nationales sur la sécurité (annexe 4) et de règles reconnues de la technique, ces preuves peuvent normalement être apportées sous forme de tableaux. Si le respect de l'exigence est déjà prouvé dans le manuel du système de management de la sécurité, un renvoi correspondant dans le tableau sera suffisant. Un exemple de structure est donné dans le tableau ci-après.

	Responsable	Conducteur motrice	de ...
Formation			
Conditions préalables à la formation			
Réglementation X	X	X	
Réglementation Y ...		X	
Formation continue			
...			

En cas de divergence par rapport aux règles reconnues de la technique, ou si celles-ci ne sont appliquées que sous forme d'extraits, il sera fondamentalement impossible d'en apporter la preuve sous forme de tableaux. Dans ce cas, une preuve garantissant une sécurité équivalente sera nécessaire.

1.3.3 Véhicules

Les entreprises de transport ferroviaire doivent prouver sur la base de pièces justificatives que les types de véhicules utilisés répondent bien aux exigences de l'interopérabilité de la spécification technique ou des prescriptions nationales et ont été homologués de manière adéquate (par ex. réception, autorisation de mise en service).

Pour ce faire, tous les véhicules exploités par l'entreprise, y compris ceux ne lui appartenant pas mais étant intégrés aux trains, doivent d'abord être répartis en types de véhicules ci-après et les représenter :

- Véhicules de tête,
 - locomotives (électriques, à moteur thermique, à vapeur)
 - trains automoteurs (électriques, à moteur thermique)
 - motrices
 - remorques avec cabine de conduite
 - petites locomotives

- Wagons
 - voitures à voyageurs
 - wagons de marchandises
 - autres wagons

- Véhicules auxiliaires avec entraînement mécanique / véhicules auxiliaires de tête
 - véhicules lourds et véhicules auxiliaires lourds
 - lorries
 - véhicules mixtes rail-route ou lorries
 - véhicules mixtes rail-route ou lorries lourds

- véhicules auxiliaires sans entraînement mécanique
 - véhicules lourds et véhicules auxiliaires lourds
 - lorries

Par ailleurs, il faudra mettre en évidence les moyens permettant de s'assurer que tous les véhicules utilisés ont été homologués en bonne et due forme (réception, autorisation de mise en service, etc.) Les documents d'homologation ne doivent être soumis qu'en cas de demande. Si cela s'avère pertinent pour le demandeur, l'homologation en bonne et due forme doit pouvoir être constatée pour :

- les véhicules mis en service pour la première fois,
- les véhicules déjà légalement exploités dans le cadre de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer,
- les véhicules déjà exploités à l'étranger,
- les véhicules en location,
- les véhicules pris en charge pour le transport et
- les véhicules rééquipés ou rénovés.

D'autre part, il faudra expliquer, séparément pour les catégories susmentionnées, comment les restrictions éventuelles ou les dispositions annexes figurant dans ces homologations sont identifiées ou respectées.

Le maintien en vigueur de l'état des véhicules garantissant la sécurité de l'exploitation doit être prouvé par des procédures documentées expliquant de quelle manière

- les exigences de maintien en vigueur de l'état d'exploitation en toute sécurité des véhicules sont déterminées et évaluées,
- les mesures techniques et d'organisation requises pour le maintien en vigueur de l'état d'exploitation en toute sécurité des véhicules sont déterminées et évaluées, et
- l'accomplissement en bonne et due forme des mesures techniques en vue du maintien en vigueur de l'état d'exploitation en toute sécurité des véhicules est garanti et vérifié.

L'équipement des véhicules/ véhicules auxiliaires de tête avec des dispositifs de commande automatique de la marche des trains et de radiocommunication sol-train doit être décrit, et il faudra garantir que les exigences de l'interopérabilité de la spécification technique ou des prescriptions nationales à ce propos sont respectées.

Les procédures relatives au respect des dispositions contribuant à la sécurité de l'exploitation convenues entre l'entreprise de transport ferroviaire et l'entreprise

d'infrastructure ferroviaire respective pour l'utilisation des véhicules compatibles avec la ligne doivent être décrites, en particulier en matière de :

- commande automatique de la marche des trains,
- radiocommunication sol-train,
- catégories de voies,
- compatibilité électromagnétique (CEM),
- protection contre les incendies,
- signal d'alarme à frein inhibable, etc.

Il faudra décrire par ailleurs les moyens permettant de s'assurer fondamentalement que toutes les conditions d'utilisation de l'exploitant des voies ferrées qui sont pertinentes pour le trafic ferroviaire envisagé sont identifiées et respectées.