

# RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2018/761 DE LA COMMISSION

du 16 février 2018

**établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 6,

vu la recommandation ERA-REC-115-REC de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer présentée à la Commission le 9 mars 2017 concernant la révision des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation de la conformité et de la méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance,

considérant ce qui suit:

- (1) Les méthodes de sécurité communes (MSC) décrivent la manière dont sont évalués les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité avec d'autres exigences de sécurité.
- (2) Conformément à l'article 6, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/798, les MSC sont révisées à intervalles réguliers, en tenant compte des enseignements tirés de leur application, de l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, et ce, dans le but de maintenir globalement et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, d'améliorer constamment la sécurité.
- (3) Par sa décision d'exécution du 1<sup>er</sup> septembre 2016 <sup>(2)</sup>, la Commission a confié un mandat à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, aux fins de la révision des règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 <sup>(3)</sup>, (UE) n° 1169/2010 <sup>(4)</sup> et (UE) n° 1077/2012 <sup>(5)</sup>. Le 9 mars 2017, donnant suite au mandat de la Commission, l'Agence a émis sa recommandation, en y joignant un rapport sur les résultats de la consultation des autorités nationales de sécurité, des partenaires sociaux et des utilisateurs, ainsi qu'un rapport évaluant l'incidence des MSC modifiées à adopter. La Commission a examiné la recommandation formulée par l'Agence afin de vérifier que le mandat a été respecté comme prévu à l'article 6, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/798.
- (4) Après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité, il convient que l'autorité nationale de sécurité exerce une surveillance afin de vérifier si les dispositions du système de gestion de la sécurité sont effectivement appliquées dans le cadre de l'exploitation et de s'assurer que toutes les exigences requises continuent à être satisfaites.
- (5) Conformément à l'article 17, paragraphes 1 et 8, de la directive (UE) 2016/798, dans le cas où les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure jouent également le rôle d'entités chargées de l'entretien, non certifiées conformément à l'article 14, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/798, les activités de surveillance

<sup>(1)</sup> JO L 138 du 26.5.2016, p. 102.

<sup>(2)</sup> Décision d'exécution de la Commission du 1<sup>er</sup> septembre 2016 confiant un mandat à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de la révision des méthodes de sécurité communes pour l'évaluation de la conformité et de la méthode de sécurité commune pour la surveillance et abrogeant la décision d'exécution C(2014) 1649 final [C(2016) 5504 final].

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (JO L 327 du 11.12.2010, p. 13).

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité (JO L 320 du 17.11.2012, p. 3).

exercées par les autorités nationales de sécurité dans le but de vérifier l'application des MSC pertinentes visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 par les entités chargées de l'entretien constituent un moyen approprié de surveillance de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure.

- (6) Un processus de surveillance devrait être défini pour les autorités nationales de sécurité, dans le but de renforcer la confiance mutuelle dans l'approche et le processus décisionnel qu'elles appliquent pour leurs activités de surveillance.
- (7) Les autorités nationales de sécurité devraient être tenues de rendre compte de leurs décisions et, dès lors, mettre en place des dispositions ou des procédures internes dont elles peuvent avoir à répondre.
- (8) La surveillance devrait porter avant tout sur les activités qui, selon les autorités nationales de sécurité, présentent les risques les plus graves ou dans lesquelles les risques sont les moins bien maîtrisés. Pour ce faire, il convient que l'autorité nationale de sécurité élabore et mette en œuvre une stratégie et un ou plusieurs plans de surveillance fondés sur les risques et indiquant comment elle cible ses activités et fixe ses priorités aux fins de la surveillance.
- (9) Les mesures exécutoires prises par les autorités nationales de sécurité pour s'assurer que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure respectent l'obligation légale visée à l'article 17, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/798 devraient être proportionnées aux risques pour la sécurité liés à un manquement aux obligations légales qui leur incombent, ou à la gravité potentielle d'un tel manquement.
- (10) Pour pouvoir accomplir ses tâches au titre de l'article 16, paragraphe 2, point i), de la directive (UE) 2016/798, l'autorité nationale de sécurité devrait, en se fondant sur les résultats de ses activités de surveillance, se prononcer sur l'efficacité du cadre réglementaire en matière de sécurité.
- (11) D'une manière générale, les techniques d'audit et d'inspection utilisées pour la surveillance devraient comprendre des entretiens avec des personnes à différents niveaux dans une organisation, l'examen de documents et de dossiers relatifs au système de gestion de la sécurité et l'examen des résultats dans le domaine de la sécurité obtenus par le système de gestion et mis en lumière par des inspections ou des activités connexes.
- (12) Conformément à l'article 17, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798, l'Agence, agissant en tant qu'organisme de certification en matière de sécurité, et les autorités nationales de sécurité devraient, en temps voulu et s'il y a lieu, coordonner leurs activités de façon à permettre l'échange de toutes les informations entre les activités d'évaluation et de surveillance, y compris les avertissements adressés aux entreprises ferroviaires. De la même manière, les autorités nationales de sécurité concernées devraient coordonner leurs activités dans le cas d'infrastructures transfrontalières.
- (13) Afin de s'assurer que les autorités nationales de sécurité exercent leurs activités de surveillance de manière efficace et pour renforcer la confiance mutuelle entre elles, lesdites autorités devraient s'assurer que le personnel qui effectue les évaluations dispose des compétences nécessaires. À cette fin, il convient de définir ces compétences.
- (14) Les autorités nationales de sécurité chargées de la surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure gérant des infrastructures transfrontalières, ou d'une entreprise ferroviaire exerçant ses activités dans plus d'un État membre, devraient coopérer les unes avec les autres afin d'éviter des chevauchements dans les activités de surveillance et coordonner leur approche en matière de surveillance afin de garantir que toute information essentielle concernant le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire, notamment en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité, soit partagée et utilisée pour cibler les activités de surveillance sur les aspects présentant le plus de risques pour l'ensemble de l'exploitation.
- (15) Les autorités nationales de sécurité devraient coopérer, le cas échéant, avec d'autres autorités ou organismes compétents intervenant dans le secteur ferroviaire, tels que les organismes de contrôle et les autorités chargées de délivrer les licences au sens de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, ou avec les autorités compétentes pour le contrôle du respect des temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train, pour remplir leurs mandats respectifs, partager des informations, résoudre les conflits éventuels en termes d'approche, prévenir les effets négatifs connexes au sein du système ferroviaire et coordonner leur réaction en cas de non-respect du cadre réglementaire en matière de sécurité.
- (16) Conformément à l'article 31, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/798, le nouveau régime de certification de la sécurité entrera en application le 16 juin 2019. Les États membres ont cependant la possibilité de notifier à l'Agence et à la Commission, en application de l'article 33, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, qu'ils

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

ont prorogé le délai de transposition et peuvent en conséquence continuer à délivrer des certificats conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> jusqu'au 16 juin 2020. Il est donc nécessaire d'aligner les dates d'application du présent règlement sur les dates fixées dans la directive (UE) 2016/798, de façon à permettre une transition sans heurts vers le nouveau système de certification.

(17) Le règlement (UE) n° 1077/2012 est devenu obsolète et devrait donc être remplacé par le présent règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

##### **Objet**

Le présent règlement établit des méthodes de sécurité communes (MSC), visées à l'article 6, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/798, aux fins de la surveillance, par les autorités nationales de sécurité, des activités de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires après la délivrance de certificats de sécurité uniques et des gestionnaires de l'infrastructure après la délivrance d'agrément de sécurité.

#### *Article 2*

##### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «organisme de certification de sécurité»: l'organisme chargé de la délivrance des certificats de sécurité uniques, à savoir soit l'Agence, soit une autorité nationale de sécurité;
- b) «préoccupation résiduelle»: un problème mineur, mis en évidence au cours de l'évaluation d'une demande de certificat de sécurité unique ou d'agrément de sécurité, qui n'empêche pas sa délivrance et dont la résolution peut être reportée à une activité de surveillance ultérieure.

#### *Article 3*

##### **Processus de surveillance**

1. Les autorités nationales de sécurité appliquent le processus de surveillance défini à l'annexe I.
2. Les autorités nationales de sécurité établissent des modalités ou des procédures internes pour la gestion du processus de surveillance.
3. Aux fins de la surveillance, les autorités nationales de sécurité acceptent les autorisations, agréments ou certificats des produits ou services fournis par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, ou leurs sous-traitants, partenaires ou fournisseurs, octroyés conformément aux dispositions pertinentes du droit de l'Union, comme preuves de la capacité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure à satisfaire aux exigences correspondantes définies dans le règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission <sup>(2)</sup>.

#### *Article 4*

##### **Techniques de surveillance**

Les autorités nationales de sécurité adoptent des techniques adaptées, telles que des audits et des inspections, et choisissent les plus appropriées lors de la planification de leurs activités de surveillance.

<sup>(1)</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 (voir page 26 du présent Journal officiel).

*Article 5***Liens entre la surveillance et l'évaluation**

1. L'autorité nationale de sécurité qui effectue la surveillance utilise et, s'il y a lieu, partage les informations sur la performance du système de gestion de la sécurité recueillies dans le cadre de ses activités de surveillance aux fins du renouvellement ou de la mise à jour des certificats de sécurité uniques ou des agréments de sécurité.
2. Lorsque l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 1 n'est pas responsable de la délivrance du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité, elle coordonne rapidement son action avec l'Agence agissant en tant qu'organisme de certification de sécurité ou bien, dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, avec l'autorité nationale de sécurité concernée, à sa demande, après réception d'une demande de renouvellement ou de mise à jour.

Sur la base des résultats de la coordination visée au premier alinéa, l'autorité nationale de sécurité répertorie et cible les informations utiles pour l'évaluation du bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, dont au minimum:

- a) une description des cas de non-conformité majeurs susceptibles de nuire aux performances en matière de sécurité ou d'engendrer des risques graves pour la sécurité, ou de tout autre sujet de préoccupation décelé au cours des activités de surveillance depuis l'évaluation précédente;
- b) l'état d'avancement du ou des plans d'action établis par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure pour remédier aux manquements graves ou à tout autre sujet de préoccupation visés au point a), ainsi que des mesures appropriées qui ont été prises par l'autorité nationale de sécurité pour s'assurer que ces problèmes ont été résolus;
- c) une vue d'ensemble du niveau de sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure exerçant ses activités dans l'État membre dont elle relève;
- d) l'état d'avancement du ou des plans d'action établis par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure pour résoudre une préoccupation résiduelle subsistant depuis l'évaluation précédente.

*Article 6***Compétences du personnel chargé de la surveillance**

1. Les autorités nationales de sécurité veillent à ce que le personnel chargé de la surveillance ait les compétences suivantes:
  - a) connaissance du cadre réglementaire applicable à la surveillance;
  - b) connaissance du fonctionnement du système ferroviaire;
  - c) niveau approprié d'analyse critique;
  - d) expérience dans la surveillance d'un système de gestion de la sécurité ou d'un système similaire dans le secteur ferroviaire, ou d'un système de gestion de la sécurité dans un secteur confronté à des défis opérationnels et techniques équivalents;
  - e) connaissances et expérience en matière de conduite d'entretiens;
  - f) résolution de problèmes, communication et travail en équipe.
2. Dans le cas d'un travail en équipe, les compétences peuvent être partagées entre les membres de l'équipe.
3. En vue d'assurer l'application correcte du paragraphe 1, les autorités nationales de sécurité mettent en place un système de gestion des compétences qui comprend notamment les éléments suivants:
  - a) le développement des profils de compétences pour chaque poste, position ou rôle;
  - b) le recrutement de personnel en fonction des profils de compétences;
  - c) l'entretien, le développement et l'évaluation des compétences du personnel en fonction des profils de compétences.

*Article 7***Critères de décision**

1. L'autorité nationale de sécurité définit et publie des critères servant à décider de quelle manière elle évalue l'application correcte d'un système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure et l'efficacité du système de gestion de la sécurité dans le contrôle des risques pour la sécurité liés aux activités de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

Ces critères reposent sur des informations concernant la manière dont l'autorité nationale de sécurité gère et traite les cas de non-conformité décelés dans le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure.

2. L'autorité nationale de sécurité adopte et publie une procédure précisant de quelle manière les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et d'autres parties intéressées peuvent présenter une réclamation contre les décisions prises dans le cadre des activités de surveillance.

*Article 8***Coordination entre les autorités nationales de sécurité et coopération avec d'autres autorités ou organismes**

1. Les autorités nationales de sécurité chargées de la surveillance d'un gestionnaire de l'infrastructure gérant des infrastructures transfrontalières ou d'une entreprise ferroviaire exerçant ses activités dans plusieurs États membres coordonnent leurs activités de surveillance conformément à l'article 17, paragraphes 7 et 9, de la directive (UE) 2016/798.

Une fois l'agrément de sécurité ou le certificat de sécurité unique délivré, les autorités nationales de sécurité décident rapidement laquelle d'entre elles aura un rôle de chef de file pour la coordination de la surveillance de la bonne application et de l'efficacité du système de gestion de la sécurité, sans préjudice des obligations des autorités nationales de sécurité énoncées à l'article 16, paragraphe 2, points d) et j), et à l'article 17 de la directive (UE) 2016/798.

2. Aux fins du paragraphe 1, les autorités nationales de sécurité définissent des dispositions fondées sur le cadre pour des activités de surveillance coordonnées et conjointes établi à l'annexe II.

3. Les autorités nationales de sécurité adoptent en outre des dispositions en matière de coopération avec les organismes d'enquête nationaux et les organismes de certification des entités chargées de l'entretien et autres autorités ou organismes compétents.

*Article 9***Abrogation**

Le règlement (UE) n° 1077/2012 est abrogé avec effet au 16 juin 2019.

*Article 10***Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 16 juin 2019. Toutefois, l'article 5, paragraphe 2, et l'article 8, paragraphes 1 et 2, s'appliquent à partir du 16 juin 2020 dans les États membres qui ont notifié à l'Agence et à la Commission, conformément à l'article 33, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, qu'ils ont prolongé la période de transposition de cette directive.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 février 2018.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE I

**Processus de surveillance prévu à l'article 3**

## 1. GÉNÉRALITÉS

L'autorité nationale de sécurité met au point un processus structuré et vérifiable pour l'ensemble de l'activité, qui tient compte des éléments indiqués ci-dessous, de façon à garantir que le processus de surveillance est itératif et intègre la nécessité d'une amélioration continue, comme le montre le diagramme figurant dans l'appendice.

## 2. ÉTABLISSEMENT DE LA STRATÉGIE ET DU OU DES PLANS DE SURVEILLANCE

L'autorité nationale de sécurité:

- a) collecte et analyse des données/informations provenant de sources diverses pour alimenter la stratégie et le ou les plans de surveillance. Les sources pourraient comprendre des informations recueillies au cours de l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité, des résultats d'activités de surveillance antérieures, des informations provenant d'autorisations concernant des sous-systèmes ou des véhicules, des rapports d'accidents ou des recommandations provenant d'organismes d'enquête nationaux, d'autres rapports ou données concernant des accidents/incidents, des rapports annuels de sécurité d'entreprises ferroviaires ou de gestionnaires de l'infrastructure à l'autorité nationale de sécurité, des rapports annuels d'entretien transmis par des entités chargées de l'entretien, des plaintes émanant de citoyens et d'autres sources pertinentes;
- b) recense, dans la stratégie de surveillance, les domaines présentant des risques nécessitant une surveillance ciblée, notamment ceux résultant de l'intégration et de la gestion des facteurs humains et organisationnels, le cas échéant;
- c) élabore un ou plusieurs plans de surveillance indiquant de quelle manière elle donnera suite à la stratégie de surveillance durant le cycle de validité des certificats de sécurité uniques et des agréments de sécurité;
- d) établit une première estimation des ressources nécessaires pour appliquer le ou les plans de surveillance, sur la base des domaines cibles identifiés;
- e) attribue des ressources pour mettre le ou les plans en application;
- f) traite, dans la stratégie et dans le ou les plans de surveillance, toutes les questions relatives aux activités ou infrastructures transfrontalières au moyen d'une coordination avec l'autre ou les autres autorités nationales concernées.

## 3. COMMUNICATION DE LA STRATÉGIE ET DU OU DES PLANS DE SURVEILLANCE

L'autorité nationale de sécurité:

- a) communique les objectifs généraux de la stratégie de surveillance et l'explication générale du ou des plans de surveillance aux entreprises ferroviaires ou aux gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, de manière plus large à d'autres parties prenantes;
- b) fournit aux entreprises ferroviaires ou aux gestionnaires de l'infrastructure une explication globale de la manière dont le ou les plans de surveillance seront exécutés.

## 4. EXÉCUTION DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

L'autorité nationale de sécurité:

- a) donne effet au(x) plan(s);
- b) prend une ou plusieurs mesures proportionnées afin de pallier un manquement d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure à ses obligations légales, notamment en émettant des alertes urgentes concernant la sécurité et en appliquant des mesures de sécurité temporaires lorsque cela est nécessaire;
- c) évalue dans quelle mesure une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure a élaboré et mis en œuvre un ou plusieurs plans d'action adéquats pour remédier à tout manquement ou à toute préoccupation résiduelle dans un laps de temps déterminé;
- d) étaye les résultats de ses activités de surveillance.

## 5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

L'autorité nationale de sécurité:

- a) partage avec l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure concerné les résultats de ses activités de surveillance, notamment en déterminant les domaines faisant l'objet d'un manquement de la part du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire et en recensant tous les domaines où de bonnes pratiques peuvent favoriser une amélioration continue;
- b) possède une vue d'ensemble du niveau de sécurité de chaque entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure exerçant ses activités dans l'État membre dont elle relève;
- c) publie et communique aux parties intéressées son opinion sur le niveau de sécurité général dans l'État membre;
- d) publie et communique aux parties intéressées son opinion sur l'efficacité du cadre réglementaire en matière de sécurité;
- e) utilise et partage, s'il y a lieu, avec l'Agence agissant en tant qu'organisme de certification de la sécurité ou avec l'autorité nationale de sécurité compétente, dans le cas d'infrastructures transfrontalières, les informations sur les performances du système de gestion de la sécurité recueillies au cours de la surveillance exercée sur les entreprises ferroviaires ou sur les gestionnaires de l'infrastructure, avant de réévaluer la demande de renouvellement ou de mise à jour du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité;
- f) prend, le cas échéant, toute mesure d'exécution, détermine s'il y a lieu de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique ou l'agrément de sécurité et, dans les cas où elle n'est pas responsable de la délivrance du certificat de sécurité unique ou de l'agrément de sécurité, informe en conséquence l'autorité compétente.

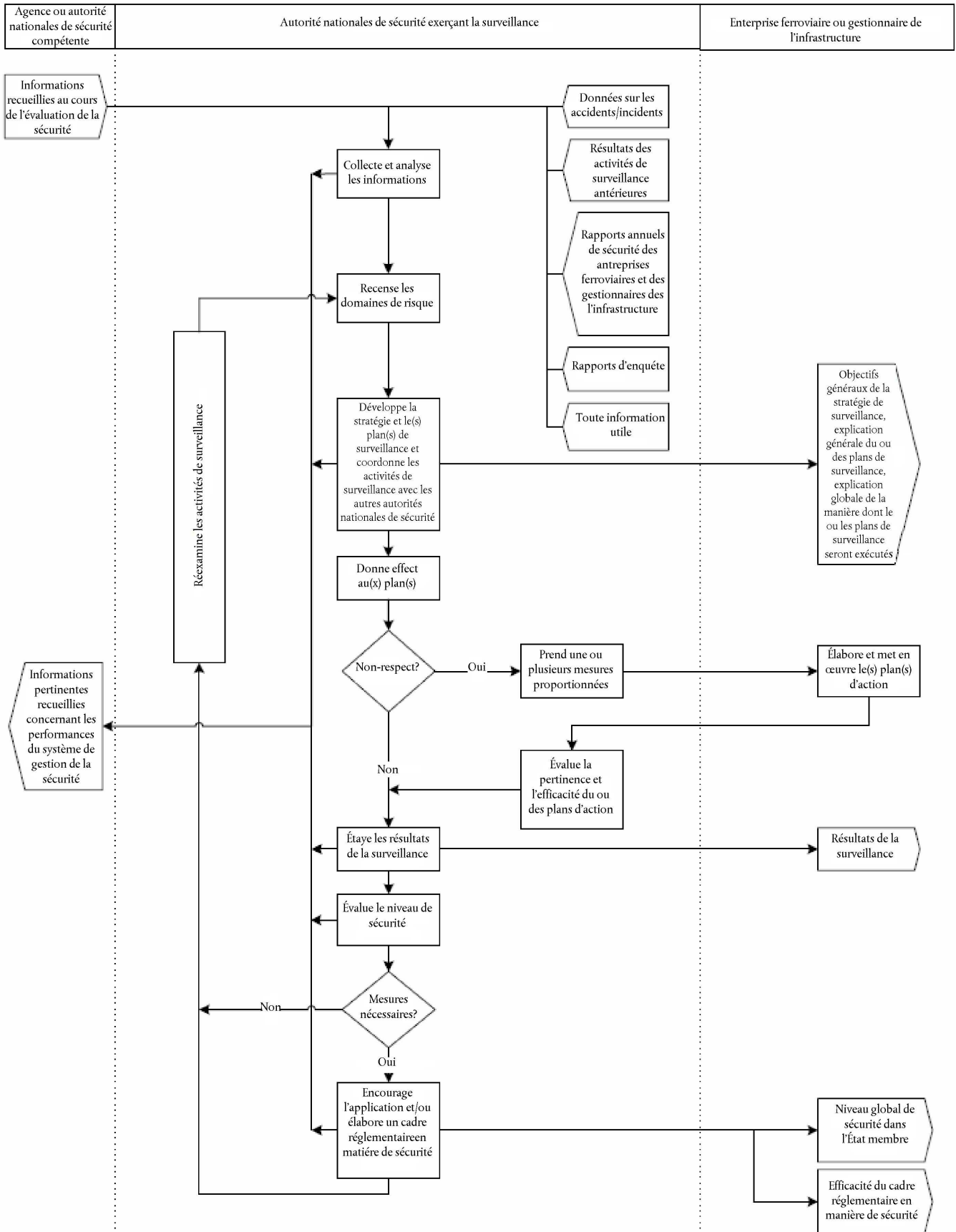
## 6. RÉEXAMEN DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

À intervalles réguliers, sur la base des informations collectées et de l'expérience tirée dans le cadre des activités de surveillance, ainsi que des performances en matière de sécurité au niveau tant individuel que des États membres, l'autorité nationale de sécurité:

- a) procède à un réexamen de la stratégie et du ou des plans de surveillance afin de vérifier que l'activité ciblée initiale, l'utilisation des données/informations provenant de sources diverses, les résultats de la surveillance et l'allocation des ressources sont appropriés, en modifiant les priorités selon les besoins;
  - b) révisé le ou les plans, si nécessaire, et examine l'incidence de ces modifications sur la stratégie de surveillance;
  - c) quand cela est nécessaire, fait connaître son opinion à l'État membre dont elle relève et lui soumet des propositions en vue de remédier aux faiblesses éventuelles du cadre réglementaire en matière de sécurité.
-



Appendice



## ANNEXE II

**Cadre pour une surveillance coordonnée et conjointe comme prévu à l'article 8, paragraphe 2**

Les autorités nationales de sécurité concernées définissent des modalités sur la base des principes et éléments spécifiques suivants:

1. Elles décident quels sont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure dont les modes d'exploitation sont tels qu'ils requièrent une surveillance coordonnée ou conjointe.
  2. Elles conviennent d'une ou de plusieurs langues communes, ainsi que du niveau de confidentialité des informations qui doivent être utilisées aux fins de l'application de leurs modalités de coordination.
  3. Elles s'accordent sur les informations à échanger et sur un calendrier ad hoc:
    - a) elles échangent les informations pertinentes sur les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure visés au point 1 et partagent les résultats de leurs activités d'évaluation;
    - b) elles fournissent des copies des agréments de sécurité le cas échéant;
    - c) elles partagent les résultats des activités de surveillance connexes, dont les décisions et mesures d'exécution, le cas échéant;
    - d) elles partagent les informations sur les performances en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visés au point 1 dans chaque État membre.
  4. Elles s'accordent sur des critères de décision:
    - a) elles partagent des informations sur la manière dont chacune d'entre elles cible ses activités en fonction de chaque entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure concerné dans le cadre du plan de surveillance;
    - b) elles établissent un dialogue sur la réponse à apporter pour faire face aux manquements les plus graves.
  5. Elles gèrent la coordination:
    - a) elles partagent les stratégies et plans de surveillance existants;
    - b) elles définissent les points d'intérêt commun et/ou les problèmes communs;
    - c) elles planifient efficacement des initiatives individuelles, coordonnées ou conjointes sans causer de désagréments inutiles aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, et en évitant les chevauchements dans le champ d'application de ces initiatives.
  6. Elles décident à laquelle ou auxquelles d'entre elles il reviendrait d'assurer le suivi des mesures visant à résoudre des préoccupations résiduelles dont la résolution a été reportée dans le cadre de la surveillance, le cas échéant.
  7. Elles décident quels domaines cibler de manière conjointe ou coordonnée:
    - a) elles recensent les principaux risques pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure concernés afin de les gérer de manière coordonnée ou conjointe;
    - b) elles répartissent entre elles les activités à mener en fonction des questions à traiter, le cas échéant, sur la base de critères bien établis;
    - c) elles s'accordent sur le type d'activité de surveillance conjointe à mener, s'il y a lieu;
    - d) elles s'accordent sur la manière de porter à la connaissance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure les dispositions et accords qu'elles ont établis.
  8. Elles échangent les bonnes pratiques:
    - a) elles définissent des modalités pour la révision et la coordination régulières des activités de surveillance à l'intention des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure concernés;
    - b) elles définissent des dispositions concernant l'évaluation de l'efficacité de la coordination et de la coopération de leurs activités, ainsi que de celles de l'Agence le cas échéant.
-