



EUROPEAN RAILWAY AGENCY

Safety Unit

Orientations sur les recommandations en matière de sécurité au sens de l'article 25 de la Directive 2004/49/CE

Référence: ERA/GUI/03/2010/SAF-FR
Version: 2.0
Date: 30 avril 2010
Statut: Public
Auteur: Michael Rebentisch



Version control

Document élaboré par:	Agence ferroviaire européenne (ERA) 120 Rue Marc Lefrancq BP 20392 59307 Valenciennes Cedex France
Approuvé par:	Anders Lundström
Révisé par:	Dr. Jane Rajan
Auteur:	Michael Rebentisch
Version:	2.0
Date:	30/04/2010
Type du document:	Orientations
Statut du document:	Public

Relevé des Modifications

Version	Auteur(s)	Numéro de la section	Description de la modification
2.0	Michael Rebentisch		<ul style="list-style-type: none">• Enregistrement du chapitre 7.7, 7,8 et 8,3 ("Part 2") dans le Guide• Des modifications de forme dans le document en fonction des commentaires reçus des membres des réseaux



1. Table des matières

1.	TABLE DES MATIERES	3
2.	DESTINATAIRES DES PRESENTES ORIENTATIONS	4
3.	GLOSSAIRE	5
4.	INTRODUCTION	6
5.	PRESENTATION DES ORIENTATIONS	7
6.	L'INTERFACE ENTRE L'ORGANISME D'ENQUETE NATIONAL ET L'AUTORITE DE SECURITE NATIONALE	8
7.	ÉLÉMENTS D'ORIENTATION SUR LES RECOMMANDATIONS AU REGARD DES ARTICLES 23 ET 25	9
7.1.	Définition d'une recommandation en matière de sécurité	9
7.2.	Le caractère d'une recommandation en matière de sécurité	9
7.3.	Obligation de communication du rapport final	11
7.4.	Éléments d'orientation sur l'article 23, paragraphe 1	11
7.5.	Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 1	13
7.6.	Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 2	14
7.6.1.	Les personnes à qui s'adressent des recommandations en matière de sécurité	15
7.6.1.1.	Recommandations en matière de sécurité adressées à l'autorité de sécurité nationale.....	16
7.6.1.2.	Recommandations en matière de sécurité adressées à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre	17
7.6.1.3.	Recommandations en matière de sécurité adressées à d'autres États membres.....	17
7.6.2.	Organisation ou type d'organisation auquel la recommandation est destinée	18
7.7.	Mesures recommandées	19
7.8.	Orientations générales relatives à la formulation et à la rédaction de recommandations	21
7.9.	Bonne pratique en matière de rédaction des recommandations	22
8.	ORIENTATIONS RELATIVES AU SUIVI DES RECOMMANDATIONS AUX TERMES DE L'ARTICLE 23, PARAGRAPHE 3 ET DE L'ARTICLE 21, PARAGRAPHE 7	28
8.1.	Éléments d'orientation sur l'article 23, paragraphe 3	28
8.2.	Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 3	29
8.3.	Éléments d'orientations relatifs au suivi des recommandations aux termes de l'article 21, paragraphe 7	30
8.3.1.	Contenu du rapport du destinataire à l'organisme d'enquête national	30
8.3.2.	Durée de l'obligation de faire rapport des mesures	30
8.3.3.	Décision relative au moment de la mise en œuvre.....	31
8.3.4.	Responsabilité de l'organisme d'enquête national recevant le rapport	32
	ANNEXE 1	34



2. Destinataires des présentes orientations

- membres des organismes d'enquête proposant des recommandations en matière de sécurité;
- membres des autorités de sécurité nationales concernées par les rapports et les recommandations des organismes d'enquête;
- membres d'autres organismes visés par les recommandations des organismes d'enquête (par exemple, services d'urgence);
- à titre d'information: les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les autres acteurs du secteur ferroviaire intéressés par les processus d'enquête sur les accidents.



3. Glossaire

ASN	Autorité de sécurité nationale
CE	Communauté européenne
EF	Entreprise ferroviaire
ERA	Agence ferroviaire européenne
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
OEN	Organisme d'enquête national
TF	Task force
UE	Union européenne



4. Introduction

Les recommandations en matière de sécurité, au sens de l'article 25, jouent un rôle essentiel lorsqu'il s'agit de tirer les enseignements des accidents et des incidents.

Concernant l'article 21, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE, les présentes orientations constituent un document de référence pour les organismes d'enquête sur les accidents et les autres parties qui sont directement ou indirectement visées par l'article 25 de la directive 2004/49/CE. Elles donnent des informations complémentaires et des exemples permettant une compréhension uniforme du traitement des recommandations en matière de sécurité formulées dans le cadre des enquêtes sur les accidents ferroviaires survenus au sein de l'Union européenne.

Ces orientations ont été préparées par l'Agence ferroviaire européenne, avec le soutien de la task force 3 «Recommandations en matière de sécurité» et la participation de membres des autorités de sécurité et des organismes d'enquête nationaux.

Consciente du fait qu'il peut exister certaines spécificités nationales dues à la mise en œuvre particulière de la directive 2004/49/CE, l'Agence ferroviaire européenne n'entend pas donner d'indications dans ces orientations sur telle ou telle législation nationale.

Les orientations ne peuvent être utilisées en lieu et place de la directive 2004/49/CE.

Ces orientations ne sont pas juridiquement contraignantes.

Les orientations seront passées en revue par le réseau des organismes d'enquête nationaux et le réseau des autorités de sécurité nationales. Si nécessaire, elles seront mises à jour pour tenir compte de l'évolution des actes et des normes juridiques européens et rendre compte de l'expérience acquise dans le cadre des enquêtes sur les accidents. Le lecteur est invité à consulter le site web de l'Agence ferroviaire européenne pour obtenir des informations sur la dernière version des orientations (www.era.europa.eu).

Ces orientations font partie du cadre «*Guidance for accident investigation in terms of Articles. 19 – 25 of Directive 2004/49/EC*» (Orientations relatives aux enquêtes sur les accidents, au sens des articles 19 à 25 de la directive 2004/49/CE).



5. Présentation des orientations

Pour faciliter la lecture de ces orientations, le texte original de la directive 2004/49/CE est présenté avant l'élément d'orientation correspondant.

Pour différencier le texte de la directive 2004/49/CE de celui de l'orientation, le premier est présenté en italique et en police «Bookman Old Style», comme ici.



6. **L'interface entre l'organisme d'enquête national et l'autorité de sécurité nationale**

Les recommandations en matière de sécurité au sens de l'article 25 sont la principale interface entre les organismes d'enquête nationaux et les autorités de sécurité nationales. Si une recommandation en matière de sécurité d'un organisme d'enquête national est adressée à une autorité de sécurité nationale, un processus de suivi s'engage, et ce sous la responsabilité de ladite autorité.

La directive 2004/49/CE prévoit de confier plusieurs tâches et rôles aux organismes d'enquête et autorités de sécurité nationales.

Le rôle des organismes d'enquête nationaux est d'enquêter sur les accidents et les incidents et de décider, par l'analyse, si les enseignements tirés d'un événement nécessitent une recommandation susceptible d'améliorer la sécurité. Le rôle des organismes d'enquête nationaux se limite aux aspects de sécurité.

Le rôle de l'autorité de sécurité nationale est beaucoup plus large et englobe la tâche de vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système des règles nationales de sécurité (article 16, paragraphe 2, point f)).

En ce qui concerne les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête nationaux, le rôle des autorités de sécurité nationales est de veiller à ce que les recommandations des organismes d'enquête soient dûment prises en considération et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées. Il incombe aux autorités de sécurité nationales, en liaison avec le secteur ferroviaire national, de vérifier et de surveiller la mise en œuvre et la diffusion des recommandations. En règle générale, les acteurs du secteur ferroviaire décident, en premier ressort, de la manière dont ils souhaitent mettre en œuvre ces recommandations. Si nécessaire et, le cas échéant, l'autorité de sécurité nationale intervient et veille à la mise en œuvre et au respect des recommandations, conformément à la législation de l'État membre en matière de sécurité.

Le rôle de l'autorité de sécurité nationale est de considérer si une recommandation en matière de sécurité revêt une pertinence et une portée plus larges pour le secteur ferroviaire national et d'adresser, en conséquence, une recommandation.

Remarque

Le secteur ferroviaire national englobe les acteurs d'autres États membres titulaires d'une certification au sens de l'article 10.

L'autorité de sécurité nationale fait rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite des recommandations.



7. Éléments d'orientation sur les recommandations au regard des articles 23 et 25

7.1. Définition d'une recommandation en matière de sécurité

Une **recommandation en matière de sécurité**, au sens de la directive 2004/49/CE, est une proposition formulée par un organisme d'enquête national visant à améliorer la sécurité ferroviaire sur la base des résultats d'une enquête portant sur un ou plusieurs accidents ou incidents.

7.2. Le caractère d'une recommandation en matière de sécurité

L'article 22, paragraphe 3, est essentiel pour comprendre le caractère des recommandations en matière de sécurité.

«L'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services d'urgence et les représentants du personnel et des usagers sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès et, dans toute la mesure du possible, ont la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapports»

Une recommandation en matière de sécurité est le résultat final d'une enquête sur un accident. Compte tenu du fait que l'article 22, paragraphe 3, exige le plus de transparence possible dans le cadre du processus d'enquête dans son ensemble, une recommandation en matière de sécurité ne devrait pas constituer une surprise pour quiconque impliqué dans un accident ou un incident.

Si l'enquête met à jour des éléments d'appréciation concernant la sécurité, les parties doivent réagir aussi rapidement que possible, en fonction des responsabilités qui leur incombent aux termes de la directive 2004/49/CE et, en particulier, de son article 4, paragraphes 3 et 4, quel que soit le stade de l'enquête. Les principes des articles 19 à 25 ne modifient bien entendu pas ces responsabilités.

Par conséquent, une recommandation en matière de sécurité revêt la nature d'un acte public, formel et documenté, exprimée de manière publique, claire et documentée.

La procédure générale d'enquête est indiquée au tableau 1.

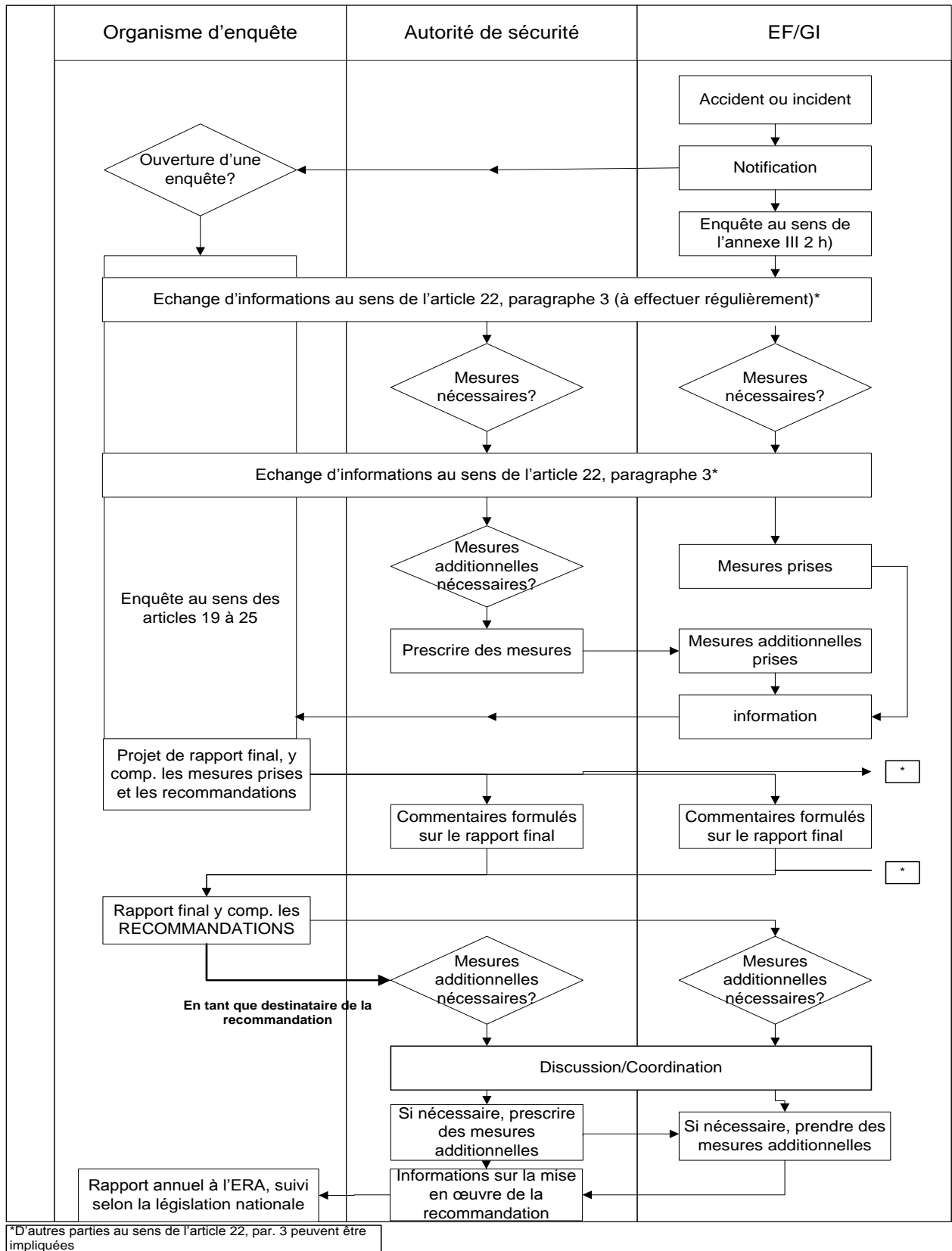


Figure 1: procédure générale d'une enquête sur un accident. Le cas le plus courant, dans lequel l'autorité de sécurité est impliquée, est illustré. Veuillez noter que d'autres organismes peuvent être également impliqués.



7.3. Obligation de communication du rapport final

L'article 23, paragraphe 2, prévoit les modalités de communication des résultats des enquêtes sur les accidents et incidents:

«L'organisme d'enquête publie le rapport final dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois après la date de l'évènement. La structure du rapport est aussi proche que possible de la structure définie à l'annexe V. Le rapport, y compris les recommandations en matière de sécurité, est communiqué aux parties concernées visées à l'article 22, paragraphe 3, ainsi qu'aux parties et organismes intéressés dans d'autres États membres.»

La dernière phrase indique clairement que le rapport final est transmis à toutes les parties impliquées dans l'accident ou l'incident. Étant donné qu'il n'entre pas dans les tâches de l'organisme d'enquête national de constater si d'autres acteurs du secteur ferroviaire, au niveau national ou européen, peuvent être concernés par un problème similaire, le passage «parties et organismes intéressés dans d'autres États membres» doit être également interprété en ce sens.

Il ne faut donc pas confondre la question «à qui le rapport (y compris les recommandations) doit être communiqué?» (obligation prévue par l'article 23, paragraphe 2), avec la question «à qui une recommandation doit être adressée?» (obligation prévue à l'article 25, paragraphe 2).

7.4. Éléments d'orientation sur l'article 23, paragraphe 1

«Chaque enquête sur un accident ou un incident au sens de l'article 19 fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. Ce rapport indique l'objectif de l'enquête, comme mentionné à l'article 19, paragraphe 1, et contient, le cas échéant, des recommandations en matière de sécurité.»

En ce qui concerne l'article 23, les rapports d'enquête contiennent, **le cas échéant**, des recommandations. En d'autres termes, tous les rapports ne contiennent pas forcément des recommandations.

Les recommandations en matière de sécurité constituent un instrument extrêmement important à la disposition des organismes d'enquête. Ces derniers doivent donc utiliser cet instrument de manière régulière mais pas excessive. Si les organismes formulent rarement des recommandations en matière de sécurité, les autorités de sécurité nationales et les autres destinataires respectifs n'apprendront pas à bien connaître cet instrument ni les procédures de suivi. À l'inverse, s'ils en font un usage abusif, leurs destinataires seront amenés à considérer le traitement de ces recommandations comme une tâche routinière et fastidieuse.



Le but d'une recommandation de sécurité, aux termes de la directive 2004/49/CE, est d'améliorer la sécurité du système ferroviaire, au niveau à la fois national et européen.

Compte tenu du fait que:

- tous les acteurs du secteur ferroviaire ont des responsabilités en matière de sécurité au regard de la directive 2004/49/CE et de la législation nationale;
- toute mesure déjà prise est généralement signalée dans un rapport d'enquête (annexe V);
- l'enquête est menée de manière aussi ouverte que possible (article 22, paragraphe 3);

les résultats de l'enquête sont, dans la plupart des cas, connus par les différentes parties prenantes bien avant la publication du rapport d'enquête. Souvent, l'acteur responsable dans le secteur ferroviaire prend, en consultation avec l'autorité de sécurité nationale et l'organisme d'enquête national, des mesures appropriées avant la fin de l'enquête, et des documents attestent de leur mise en œuvre.

Dans de tels cas, il convient de considérer soigneusement si une recommandation en matière de sécurité est nécessaire ou pas. Les acteurs ne doivent pas attendre qu'une recommandation soit prise pour prendre des mesures destinées à améliorer la sécurité suite à un accident ou incident.

Exemple

L'organisme d'enquête national constate un problème dans le cadre de son enquête et en informe les parties impliquées. Des mesures appropriées sont prises et la mise en œuvre est terminée avant que le rapport d'enquête final ne soit rendu public. Dans ce cas là, une recommandation n'est pas nécessaire. Il suffit de mentionner les mesures prises dans le rapport final.

Exemple

L'organisme d'enquête Y constate un problème dans le cadre de son enquête et en informe l'autorité de sécurité nationale Y. Cette dernière intervient, sans toutefois que son action ne soit terminée lors de la publication du rapport. Dans ce cas là, les recommandations doivent figurer dans le rapport. Cependant, les mesures prises par l'autorité de sécurité nationale et les actions en cours peuvent également figurer dans le rapport.

Une recommandation en matière de sécurité n'est pas indispensable si:

- le cercle d'acteurs susceptibles d'être affectés est également connu et a été informé, par exemple, par le fabricant d'un appareil ou par un autre organisme à propos d'éventuels risques de sécurité,
- le contenu de la recommandation touche seulement au respect des règles et normes en vigueur.



Remarque

Lorsque les causes d'un accident ou d'un incident touchent au non-respect de la réglementation, les raisons de l'accident ou de l'incident doivent faire l'objet d'une enquête; des recommandations dans ce domaine peuvent s'avérer nécessaires.

Remarque

Il n'appartient pas aux organismes d'enquête nationaux de déterminer si d'autres acteurs du secteur ferroviaire sont susceptibles d'être concernés par le même problème de sécurité qu'ils ont identifié eu égard à certains acteurs dans un accident. Toutefois, tous les organismes d'enquête nationaux doivent toujours être conscients du fait que les constatations et les éléments d'appréciation de l'enquête qu'ils mènent peuvent avoir une portée plus large. Une recommandation en matière de sécurité est donc nécessaire si des éléments permettent de penser qu'un autre gestionnaire de l'infrastructure, une autre entreprise ferroviaire, un autre fabricant, un autre titulaire ou un autre acteur du secteur ferroviaire, est susceptible d'être concerné par les mêmes problèmes que l'enquête a révélés. Dans les cas où un élément d'appréciation peut ou peut ne pas correspondre à des gestionnaires de l'infrastructure ou entreprises ferroviaires autres que ceux soumis à enquête, une recommandation «ouverte» peut en résulter, par exemple une recommandation à l'autorité de sécurité nationale de considérer si le problème détecté indique un problème général pertinent à tous / d'autres gestionnaires de l'infrastructure ou entreprises ferroviaires. Une telle recommandation en matière de sécurité amènera l'autorité de sécurité nationale à le vérifier.

7.5. Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 1

«Une recommandation en matière de sécurité formulée par un organisme d'enquête ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.»

Compte tenu du fait que l'esprit de la directive 2004/49/CE est de procéder aux enquêtes sans faire la part des responsabilités, le rapport final doit éviter les phrases pouvant donner des indications sur les responsabilités des uns et des autres. Par ailleurs, les noms des personnes impliquées ne doivent pas figurer dans le rapport final.

Dans cet esprit, il importe de ne pas terminer une enquête en concluant que «xxxx n'a pas observé les règles». L'enquête doit porter sur les raisons pour lesquels un tel événement est arrivé et en identifier les causes premières et sous-jacentes.

Le libellé de l'article 25, paragraphe 1, est clair et ne nécessite pas d'autres explications. Lors de la rédaction des recommandations en matière de sécurité, il convient d'utiliser des formules aussi neutres que possible et d'éviter, si possible, l'emploi de mots comme, «erreur», «manque», etc.



Remarque

Dans certains cas, une recommandation spécifique et normative sera nécessaire. Une telle recommandation peut faire état de problèmes organisationnels ou de défaillances techniques. En général, les recommandations fixent un objectif de sécurité précis (qui doit être non seulement mesurable, mais réalisable), que les acteurs du secteur ferroviaire doivent atteindre.

Remarque

Il ne faut pas confondre les objectifs de sécurité précis qui doivent être atteints après un accident ou un incident avec les objectifs de sécurité communs au sens de l'article 7.

Exemple

Un vice de fabrication concernant des jantes de roue produites par une société à une certaine époque est à l'origine du déraillement de plusieurs wagons d'un train de fret.

Dans ce cas, il est indispensable de détailler les mesures nécessaires et de nommer le fabricant dans la recommandation en matière de sécurité. Les mesures recommandées ne doivent toutefois pas créer une présomption de responsabilité.

7.6. Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 2

«Les recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité et, si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation, à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre ou à d'autres États membres. Les États membres et leur autorité de sécurité prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité formulées par les organismes d'enquête soient dûment prises en considération, et, le cas échéant, fassent l'objet de mesures appropriées.»

En ce qui concerne les recommandations en matière de sécurité au sens de l'article 25, les éléments suivants doivent apparaître clairement:

- **La personne à qui s'adresse la recommandation en matière de sécurité;**
- **l'organisation ou le type d'organisation auquel est destinée la recommandation;**
- **la ou les mesures recommandées.**

Les explications suivantes peuvent permettre de formuler correctement une recommandation en matière de sécurité.



7.6.1. **Les personnes à qui s'adressent des recommandations en matière de sécurité**

Aux termes de l'article 25, paragraphe 2, les personnes à qui s'adressent les recommandations en matière de sécurité sont au nombre de trois:

- a. l'autorité de sécurité,
- b. les autres organismes ou autorités de l'État membre,
- c. les autres États membres.

Chaque recommandation en matière de sécurité doit être clairement adressée à une ou plusieurs des institutions visées.

Remarque

Aux termes de l'article 25, la personne à qui s'adressent les recommandations en matière de sécurité est l'autorité ou l'organisme auquel il incombe de mettre en œuvre une recommandation en matière de sécurité.

Remarque

Le libellé de l'article 25 («*si cela est nécessaire en raison du caractère de la recommandation*») indique que les recommandations peuvent être adressées, à titre d'exception, à d'autres destinataires que l'autorité de sécurité.

Remarque

Le libellé de l'article 25 «*autres organismes ou autorités*» fait référence aux organismes publics et n'englobe pas les organisations qui sont placées sous la tutelle de l'autorité de sécurité nationale, comme les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les fabricants, les propriétaires et les autres acteurs du secteur ferroviaire.

Remarque

Le fait d'adresser une recommandation à une autorité de sécurité nationale n'a pas pour effet de libérer les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les autres parties, des obligations qui leur incombent en matière de sécurité aux termes de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/49/CE, de la directive 2001/95/CE relative à la sécurité générale des produits ou de tout autre règlement ou loi nationale.

Remarque

Pour ce qui concerne l'obligation de communiquer à d'autres parties le rapport final, recommandations comprises, voir la section 7.3.



7.6.1.1. **Recommandations en matière de sécurité adressées à l'autorité de sécurité nationale**

L'autorité de sécurité nationale est la personne à qui s'adressent ordinairement des recommandations en matière de sécurité. En effet, seules les autorités de sécurité nationales:

- disposent de toutes les informations permettant de vérifier si les recommandations sont susceptibles d'affecter d'autres entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure ou acteurs du secteur ferroviaire national;
- sont habilitées à surveiller les mesures qui relèvent de leurs compétences dans le secteur ferroviaire national;
- sont habilitées à veiller au respect des mesures lorsque les acteurs ne réagissent pas comme ils le devraient eu égard à leurs responsabilités;
- sont habilitées, en dernier ressort, à retirer un agrément de sécurité ou un certificat de sécurité;
- sont habilitées à initier et à mettre en œuvre les modifications du cadre réglementaire en matière de sécurité (Article 16, point f)).

Remarque

Le fait d'adresser une recommandation en matière de sécurité à l'autorité de sécurité nationale ne modifie pas les responsabilités découlant de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/49/EC, de la directive 2001/95/CE ou de toute autre réglementation. En pratique, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les propriétaires de matériel roulant et les fabricants sont informés de toute déficience constatée lors d'une enquête (article 22, paragraphe 3). Ces parties étant responsables de la sécurité aux termes de la directive 2004/49/CE, de la directive 2001/95/EC ou de toute autre réglementation, elles proposent généralement des solutions à l'autorité de sécurité nationale à laquelle il appartient d'accepter les propositions faites ou de prescrire d'autres mesures.

Remarque

Le fait d'adresser une recommandation en matière de sécurité à l'autorité de sécurité nationale n'entraîne pas, normalement, de retards. Compte tenu du fait que l'article 22, paragraphe 3, exige autant de transparence que possible, toutes les parties impliquées sont informées avant que la recommandation en matière de sécurité ne soit rendue officiellement publique, et doivent prendre des mesures appropriées.

Remarque

Pour ce qui concerne l'obligation de communiquer à d'autres parties le rapport final, recommandations comprises, voir la section 7.3.



7.6.1.2. Recommandations en matière de sécurité adressées à d'autres organismes ou autorités dans l'État membre

Lorsque la personne à qui est adressée la recommandation en matière de sécurité ne fait pas partie des acteurs placés sous la tutelle de l'autorité de sécurité nationale, l'organisme d'enquête national peut adresser ses recommandations directement aux autres organismes ou autorités dans l'État membre, qui ne font généralement pas partie du secteur ferroviaire, mais sont habilités à mettre en œuvre les mesures recommandées. Il peut notamment s'agir des services d'urgence, des autorités routières, de la police, etc.

Dans ce cas, les rapports et les retours d'information sur les mesures prises sont adressés directement par cet organisme à l'organisme d'enquête nationale, qui fait état de l'analyse des recommandations dans son rapport annuel.

Exemple

Suite à un accident sur un passage à niveau, l'organisme d'enquête national constate des déficiences concernant les équipements de bord de route. Dans ce cas, une recommandation peut être adressée à l'autorité routière compétente.

Exemple

Suite à une collision, une entreprise ferroviaire informe correctement le centre de contrôle des services d'urgence de l'événement. Les services d'urgence sont toutefois dirigés au mauvais endroit en raison d'un problème technique de communication, ce qui a pour effet de retarder les opérations de secours. Une recommandation peut être adressée à l'autorité en charge des services d'urgence.

Remarque

Les autres organismes ou autorités étant susceptibles de ne pas bien connaître la directive 2004/49/CE, il est recommandé de les informer des obligations qui incombent au destinataire d'une recommandation aux termes de l'article 25, paragraphe 3, lorsqu'une recommandation leur est adressée.

7.6.1.3. Recommandations en matière de sécurité adressées à d'autres États membres

Lorsque la personne à qui est adressée la recommandation en matière de sécurité relève de la compétence d'un autre État membre, l'organisme d'enquête national peut adresser ses recommandations à cet autre État membre directement.

Le droit communautaire ne prévoyant pas qu'un organisme d'enquête national puisse avoir directement accès aux organismes ou autorités d'autres États membres, une recommandation à un autre État membre doit être transmise via le gouvernement de l'État membre concerné. Les modalités de la transmission de



l'organisme d'enquête national au gouvernement de l'État membre peuvent être différentes d'un État membre à un autre, en raison des différentes structures des organismes, des autorités et des ministères et conditions qui leur sont applicables.

L'autorité de sécurité nationale d'un autre État membre peut être informée plus directement de deux autres manières:

1. si l'enquête révèle l'existence de problèmes dans d'autres États membres ou si des véhicules, des fonctionnaires ou quoi que ce soit lié à un autre État membre joue un rôle dans l'accident, l'organisme d'enquête national compétent doit informer l'organisme d'enquête national de l'autre État membre de l'événement et l'inviter à mener l'enquête en coopération (article 22, paragraphe 1); dans ce cas, la recommandation en matière de sécurité peut être établie par les organismes d'enquête nationaux concernés qui peuvent tous deux l'adresser au destinataire dans son propre pays,
2. si l'enquête révèle l'existence de problèmes dans d'autres États membres ou si des véhicules, des fonctionnaires ou quoi que ce soit lié à un autre État membre joue un rôle dans l'accident, l'organisme d'enquête national compétent peut adresser une recommandation à son autorité de sécurité nationale afin qu'elle informe, via le réseau des autorités de sécurité nationales, la ou les autorités de sécurité nationales d'un ou de plusieurs autres États membres, de l'accident, des résultats de l'enquête, des mesures prises et des recommandations de l'organisme d'enquête national; il appartient à l'autorité de sécurité nationale de l'autre État membre d'envisager les mesures qui s'imposent dans son propre État membre.

Remarque

Les procédures ci-dessus ne remplacent pas la voie officielle de transmission à un autre État membre. Cet élément d'orientation sera révisé ultérieurement à la lumière d'éléments nouveaux.

Remarque

Une autorité de sécurité nationale ne peut initier des mesures concrètes dans un autre État membre. L'autorité de sécurité nationale de l'autre État membre doit agir dans les limites de ses propres compétences. L'autorité de sécurité nationale ne doit donc **informer** l'autre autorité de sécurité nationale que des seules recommandations découlant de l'enquête et des mesures qu'elle a prises.

7.6.2. Organisation ou type d'organisation auquel la recommandation est destinée

Dans la recommandation, l'organisme d'enquête national indique, en règle générale, l'organisation ou le type d'organisation auquel la recommandation est destinée.



Exemple

Un train déraile en raison d'un défaut sur la voie. L'enquête révèle que les données de la dernière inspection de routine n'ont pas été évaluées comme elles auraient dû l'être, en raison de l'absence pour raisons de santé du responsable concerné du gestionnaire de l'infrastructure xy. De ce fait, le défaut sur la voie n'a pas été repéré à temps.

Dans des cas comme celui-ci, dans lesquels l'organisation responsable est clairement identifiée et il est raisonnable de penser qu'aucune autre organisation n'est concernée, l'organisation peut être visée dans la recommandation en matière de sécurité.

7.7. Mesures recommandées

La plupart des recommandations relèvent de l'une des trois catégories suivantes:

- a) recommandations portant sur les **causes** d'un accident ou d'un incident;
- b) recommandations portant sur les **conséquences** d'un accident ou d'un incident;
- c) recommandations résultant d'**autres observations** effectuées lors d'une enquête sur un accident ou un incident.

a) Recommandations portant sur les causes d'un accident ou d'un incident

Les mesures recommandées portent directement sur:

- les causes directes et immédiates de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement et liés aux mesures prises par les personnes impliquées ou à l'état du matériel roulant ou des installations techniques;
- les causes sous-jacentes liées aux compétences, aux procédures et à l'entretien;
- les causes premières liées aux conditions du cadre réglementaire et à l'application du système de gestion de la sécurité.

La probabilité de voir un accident similaire se reproduire dans des circonstances similaires après la mise en œuvre de la mesure recommandée devrait donc être extrêmement faible. Il convient d'éviter de faire mention d'exigences et de prescriptions techniques d'ordre général qui ne sont pas directement liées à l'accident.

Exemple

Un accident grave survient à un passage à niveau sans barrières. L'enquête établit comme cause directe de l'accident les conditions de visibilité à ce passage à niveau qui ne sont pas conformes aux règles techniques, du fait de la construction d'un garage après la dernière inspection du passage à niveau.

Les mesures appropriées peuvent recommander:



- l'amélioration des conditions de visibilité à ce passage à niveau par la destruction du garage;
- l'installation sur **ce** passage à niveau de barrières (par exemple, lorsque les conditions de circulation ont changé);

mais pas:

- l'installation de barrières sur **tous** les passages à niveau.

Exemple

Un accident grave survient à un passage à niveau sans barrières. L'enquête établit comme cause première de l'accident l'absence de procédures systématiques tendant à vérifier la visibilité aux passages à niveau.

Les mesures appropriées peuvent recommander:

- la mise en œuvre de procédures appropriées dans le système de gestion de la sécurité;

mais pas:

- de prescriptions concrètes sur les procédures.

b) Recommandations portant sur les conséquences d'un accident ou d'un incident

Les mesures recommandées portent directement sur les conséquences identifiées de l'accident.

Il est donc très probable que les conséquences d'un accident similaire soient moindres après la mise en œuvre de la mesure recommandée.

Exemple

Trois personnes meurent dans l'incendie d'un train parce qu'elles ne sont pas parvenues à ouvrir la porte d'un wagon mis en service il y a trente ans.

Une mesure appropriée peut recommander:

- le changement du mécanisme du système de verrouillage des portes du type de wagon concerné et/ou;
- le contrôle du fonctionnement du mécanisme de tous les types de wagon;

mais pas:

- le changement du mécanisme du système de verrouillage de **tous** les types de wagon.



Exemple

Suite à un incendie dans une locomotive, deux pompiers sont blessés par l'explosion d'un transformateur de la locomotive. L'enquête montre que les pompiers ne possédaient pas le bon matériel pour éteindre les incendies d'appareils électriques.

Une mesure appropriée peut recommander aux **services de lutte contre les incendies**:

- d'équiper la brigade de pompiers de l'équipement approprié pour lutter contre les incendies survenant sur les installations ferroviaires, en coordination avec l'entreprise ferroviaire

c) Recommandations résultant d'autres observations

Les recommandations peuvent être également le résultat d'observations effectuées lors de l'enquête. Ces observations peuvent concerner des problèmes de sécurité constatés pendant l'enquête qui ne sont pas directement liés aux causes ou aux conséquences de l'accident.

Les principes régissant les mesures pouvant être recommandées sont identiques à ceux des points a) et b). En particulier, la mesure recommandée doit directement s'appuyer sur une constatation.

7.8. Orientations générales relatives à la formulation et à la rédaction de recommandations

- Par souci de clarté, chaque recommandation doit porter sur une seule question.
- Si un rapport comprend plus d'une recommandation, il est utile de les numéroter et de les grouper, par exemple en fonction du destinataire (dans la plupart des cas l'autorité de sécurité nationale). Un lien clair doit être établi entre une cause identifiée ou un facteur contributif et une recommandation, à moins que cette recommandation ne se rapporte à une observation qui n'est pas directement liée à l'accident ou à l'incident.
- Une recommandation doit être rédigée de manière succincte, en évitant l'utilisation de mots inutiles ou ambigus.
- Le libellé doit indiquer clairement l'action ou le changement nécessaire. Le destinataire doit comprendre précisément quelle action recommande l'organisme d'enquête national.
- Le libellé d'une recommandation doit permettre d'évaluer aisément si la mesure recommandée est mise en œuvre dans son intégralité, en partie ou pas du tout.



- Les recommandations formulées ne doivent normalement pas faire l'objet d'une hiérarchisation. Toutefois, si l'organisme d'enquête national l'estime nécessaire, l'urgence d'une action recommandée peut être soulignée.
- Généralement, une recommandation en matière de sécurité doit guider les parties concernées sur l'objectif de sécurité à atteindre plutôt que donner des solutions prescriptives.

Remarque:

Certaines circonstances peuvent cependant justifier une solution prescriptive. L'exemple suivant de la base de données de l'ERA illustre une option de rédaction d'une recommandation prescriptive:

L'organisation X examinera en détail la conception et la maintenance des aiguillages type Z afin de comprendre le risque de défaillance catastrophique. L'organisation X devrait mettre en œuvre des révisions des pratiques de conception et de maintenance tel que le justifie l'examen.

L'examen devrait prendre en considération, mais sans s'y limiter:

- a) La charge réelle sur les composants critiques résultant de la circulation. Les évaluations devraient être validées par des mesures sur le terrain.
- b) L'état dégradé possible permis par les régimes de maintenance et d'inspection.
- c) La nature pratique et la fiabilité des régimes de maintenance et d'inspection en prenant en compte les facteurs humains, le temps d'accès à la ligne et l'équipement ainsi que les compétences du personnel.

7.9. Bonne pratique en matière de rédaction des recommandations

Cette partie présente des exemples de bonne pratique en matière de rédaction des recommandations.

L'un des objectifs de la directive 2004/49/CE est de maintenir au moins le niveau de sécurité actuel du système ferroviaire européen. Dès lors, la récurrence d'un accident doit être évitée au niveau européen. Tous les organismes d'enquête nationaux rédigeant des recommandations en matière de sécurité doivent ainsi être conscients de l'intérêt pour l'ensemble de l'Europe de leurs recommandations. Un cadre commun de rédaction de recommandations favoriserait le partage d'informations entre les États membres.

La base de données des accidents de l'Agence a été évaluée pour avoir une vue d'ensemble de la pratique actuelle concernant la rédaction des recommandations en matière de sécurité. Cette évaluation révèle que dans les États membres, la rédaction de recommandations en matière de sécurité revêt divers formats et approches.



L'évaluation de la base de données des accidents indique que les recommandations en matière de sécurité contiennent au moins certains des éléments énumérés ci-dessous:

a) Titre

Certains États membres utilisent un titre pour chaque recommandation individuelle, d'autres structurent leurs recommandations sous forme d'énumération. Lorsque des titres sont utilisés, généralement le numéro de la recommandation (voir b) fait au moins partie du titre.

b) Numéro

Un système de numérotation favorise la traçabilité d'une recommandation. Actuellement, la plupart des États membres utilisent des systèmes nationaux pour la numérotation. Un principe commun de numérotation au niveau de l'UE devrait constituer un objectif à long terme.

c) Introduction

Certains États membres intègrent une brève introduction de deux phrases maximum à une recommandation en matière de sécurité, par exemple en indiquant le lien à une cause identifiée. Une telle introduction peut aider à comprendre le contexte d'une recommandation.

Remarque:

Les auteurs des recommandations de sécurité devraient être conscients du fait que, souvent, les utilisateurs de la base de données des accidents de l'ERA ne sont pas en mesure de lire le rapport d'accident intégral en raison d'une connaissance insuffisante de la langue ou de restrictions de temps. En règle générale, seules certaines parties d'un rapport (résumé, recommandations et éventuellement les causes) seront traduites vers l'anglais par l'Agence. Pour cette raison, il est très important que les rapports finaux suivent la structure donnée dans la directive 2004/49/CE, Annexe V. Pour plus de détails, voir le document «ORIENTATIONS RELATIVES A LA BONNE PRATIQUE DE REDACTION DE RAPPORTS»

Remarque:

Une brève introduction peut faciliter la compréhension d'une recommandation en matière de sécurité sans information supplémentaire. Les discussions avec les organismes d'enquête nationaux ont révélé qu'il n'existe pas d'approche commune sur une façon de rédiger les recommandations qui les rende compréhensibles sans information supplémentaire (recommandations «autonomes»). Certains organismes d'enquête nationaux sont d'avis que les recommandations «autonomes» ne sont pas souhaitables en raison du risque possible de malentendu sans la lecture du rapport d'enquête complet.



D'autres organismes d'enquête nationaux, cependant, préfèrent la méthode des recommandations «autonomes» qui sont compréhensibles sans contexte supplémentaire.

Remarque:

Une brève introduction peut également aider l'auteur d'une recommandation à assurer que celle-ci est directement liée à un facteur causal identifié spécifique de l'accident.

d) L'intention de la recommandation

L'intention des recommandations en matière de sécurité devant toujours respecter celle de la directive 2004/49/CE (à savoir la dernière phrase du considérant 4: «*il convient d'améliorer encore la sécurité, pour autant que cela soit raisonnablement réalisable*»), nommer l'intention d'une recommandation peut s'avérer utile à la compréhension lorsque l'autorité de sécurité nationale n'est pas la destinataire d'une recommandation.

e) L'organisation qui formule la recommandation

Certains organismes d'enquête nationaux mentionnent toujours expressément l'émetteur d'une recommandation dans chaque recommandation individuelle. Cette pratique pourrait faciliter la compréhension d'une recommandation en matière de sécurité, en particulier des organismes d'enquête nationaux qui sont en faveur de l'approche «autonome».

f) Le destinataire de la recommandation

La plupart des organismes d'enquête nationaux nomment expressément le destinataire dans la recommandation. Certains mentionnent le destinataire dans une introduction («*Les recommandations suivantes sont adressées à X:*») en particulier lorsque plus d'une recommandation est adressée à plus d'un destinataire. D'autres organismes d'enquête nationaux mentionnent le destinataire en référence sur chaque recommandation.

Remarque:

La pratique consistant à nommer le destinataire dans la recommandation favorise le partage d'informations entre les organismes d'enquête nationaux de l'UE ainsi qu'avec le public. L'expérience montre que dans la base de données de l'ERA, l'information concernant le destinataire est souvent exclue.

Remarque:

Pour des raisons de traçabilité, le destinataire devrait être nommé dans la **langue nationale**, même dans la traduction vers l'anglais. Par souci de clarification, il peut s'avérer utile d'ajouter le type d'organisation (à savoir entreprise fer-



roviaire, gestionnaire de l'infrastructure, service d'urgence) entre parenthèses, par exemple.

g) La mesure recommandée

La mesure recommandée contient habituellement les informations suivantes:

- **L'action requise par le destinataire**

Remarque:

Uniquement dans les cas où

- la recommandation mentionne expressément le destinataire **et**
- le destinataire n'est pas le «metteur en œuvre final» d'une recommandation en matière de sécurité

il est nécessaire de mentionner l'action requise par le destinataire même. Dans de tels cas, généralement, l'action requise est une action très basique, par exemple, «**prier** l'entreprise ferroviaire xy d'adopter une action» ou «**demander** à tous les gestionnaires d'infrastructure utilisant des dispositifs spécifiques de prendre une mesure.»

Le premier exemple ci-dessous illustre une telle recommandation.

- **l'organisation à laquelle s'adresse la recommandation (voir la partie 7.6 pour la différence entre la personne à qui s'adresse la recommandation en matière de sécurité et le destinataire)**

L'organisation ou l'organisme auquel la recommandation est destinée est le «metteur en œuvre final» d'une recommandation en matière de sécurité. Cette organisation ou cet organisme devrait être précisé clairement dans chaque recommandation.

Remarque:

Il n'incombe pas à l'organisme d'enquête national de vérifier si d'autres parties sont concernées par le même problème. Toutefois, les organismes d'enquête nationaux devraient prendre en compte le fait que d'autres parties peuvent être concernées et rédiger leur recommandation en conséquence, par exemple en utilisant des phrases comme «toutes les entreprises ferroviaires utilisant le type de locomotive xxxx».

Remarque:

Si un «metteur en œuvre final» spécifique doit être nommé dans une recommandation en matière de sécurité aux fins de la compréhension et de la traçabilité, il devrait l'être dans la **langue nationale en particulier**, même



dans la traduction vers l'anglais. Par souci de clarification, il peut s'avérer utile d'ajouter le type d'organisation entre parenthèses, par exemple [à savoir: « ... recommande à EBA (autorité de sécurité nationale) de demander à DB Netz AG (gestionnaire de l'infrastructure) d'analyser ...»]

- **L'action doit être adoptée par l'organisation à laquelle s'adresse une recommandation**

L'action devant être adoptée par le «metteur en œuvre final» constitue la partie fondamentale d'une recommandation. Cette action doit être précisée clairement dans une recommandation en matière de sécurité.

Remarque:

Compte tenu du fait que les recommandations prescriptives devraient constituer une exception, «l'action» requise devrait généralement être formulée en fixant des objectifs en matière de sécurité.

- **Limitation temporelle**

Certains organismes d'enquête nationaux définissent des limitations temporelles dans leur recommandation. Seul le destinataire est responsable du processus de prise en considération de la recommandation, y compris l'aspect temporel. Par conséquent, il peut s'avérer utile dans des cas spécifiques uniquement de préciser des délais déterminés pour la mise en œuvre d'une recommandation par l'organisme d'enquête national.

h) Référence à des parties du rapport final

Certains organismes d'enquête nationaux se réfèrent, dans la recommandation même ou dans une remarque supplémentaire, à la partie du rapport d'enquête final à laquelle se rapporte la recommandation. Cette pratique est utile lorsque le lien avec le motif d'une recommandation n'est pas précisé dans la recommandation en tant que telle [par exemple dans une introduction - voir c)] ou n'est pas identifiable autrement.

L'évaluation de la base de données de l'ERA indique qu'aucune recommandation ne contient tous les éléments listés. Les deux exemples suivants permettront de mieux comprendre ce qui précède. Il convient de souligner que ces deux exemples ont été sélectionnés uniquement à titre de référence pour les éléments de recommandations en matière de sécurité susmentionnés.



Premier exemple de la base de données de l'ERA:

Recommandation en matière de sécurité	Référence
<p>Recommandation en matière de sécurité JB no. 2008/17T</p> <p>Un wagon avec une conduite de frein partiellement bloquée n'avait pas été identifié lors d'essais de freinage malgré le fait que plusieurs personnes et groupes d'entretien étaient impliqués. Les procédures internes de CargoNet AS ne fournissent pas de consignes adéquates aidant à localiser les défauts ni de réponses aux problèmes soulevés lors des essais de freinage. Il est recommandé que le service d'inspection ferroviaire national ordonne à CargoNet AS d'évaluer si les règles internes actuelles concernant les essais de freinage, notamment les exigences en matière d'expertise, sont adéquates et sont appliquées tel que prévu, et de compléter les règles et les plans de formation par des consignes sur la localisation des défauts et des réponses aux situations de défauts.</p>	a), b)
	c)
	f), g)

D

deuxième exemple de la base de données de l'ERA:

Recommandation en matière de sécurité	Référence
<p>26 Cette recommandation a pour intention d'aider les services de secours à optimiser leur intervention dans le cadre d'un accident.</p> <p>La police de Cumbrie devrait examiner, et le cas échéant modifier, sa gestion, ses procédures et sa formation concernant la localisation rapide et précise d'un accident à partir des informations reçues dans les appels d'urgence au poste de sécurité de façon à ce que ces informations reçues soient filtrées de manière efficace et sans perte de données significatives.</p> <p>Cette recommandation émane du paragraphe 656.</p>	b) d)
	g)
	h)
<p>L e s</p> <p>Recommandation 26 adressée à la police de Cumbrie conformément au règlement 12, paragraphe 1, point b).</p>	f)

Ces deux recommandations sont rédigées conformément aux lignes directrices générales (voir partie 7.7).



8. Orientations relatives au suivi des recommandations aux termes de l'article 23, paragraphe 3 et de l'article 21, paragraphe 7

8.1. Éléments d'orientation sur l'article 23, paragraphe 3

«Chaque année, l'organisme d'enquête publie, le 30 septembre au plus tard, un rapport annuel qui rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment.»

Le libellé de l'article 23, paragraphe 3, est clair. Le rapport annuel doit, au minimum, faire état des:

- enquêtes effectuées l'année précédente;
- recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées;
- mesures prises à la suite des recommandations formulées précédemment.

L'article 23, paragraphe 3, ne prescrit aucune condition de forme à cet égard.

Le rapport annuel de l'organisme d'enquête adressé à l'Agence doit contenir les recommandations en matière de sécurité qui ont été formulées durant l'année considérée et les mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment (article 23, paragraphe 3).

La publication des recommandations en matière de sécurité formulées par l'organisme d'enquête national et des réponses de l'autorité de sécurité nationale concernant les autres destinataires de la recommandation est, pour tous les acteurs du secteur ferroviaire, un gage de transparence des «enseignements tirés» des accidents.

Bonne pratique:

Beaucoup d'organismes d'enquête nationaux des États membres utilisent, dans le cadre de chaque enquête, des documents types, contenant une brève description de l'accident et un espace réservé au suivi de chaque recommandation. Des modèles de documents types utilisés par les organismes d'enquête nationaux sont présentés en annexe 1.



8.2. Éléments d'orientation sur l'article 25, paragraphe 3

«L'autorité de sécurité et d'autres autorités ou organismes ou, le cas échéant, d'autres États membres auxquels des recommandations ont été adressées, font rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite de ces recommandations.»

Ces rapports d'analyse permettent à l'organisme d'enquête national de juger de l'efficacité des recommandations qu'il a formulées et de se servir des informations qu'ils contiennent pour améliorer l'élaboration des recommandations à venir. Les autres organismes d'enquête nationaux peuvent également bénéficier de ces informations lorsque les rapports sont rendus publics.

Ces rapports doivent être transmis le plus rapidement possible dans un délai de 12 mois. Si la mise en œuvre de la recommandation ne fait l'objet d'aucune décision définitive ou si le processus de mise en œuvre n'est pas terminé, il convient d'établir au moins une fois par an un rapport sur chaque recommandation en suspens.

Compte tenu du fait que:

- les rapports d'analyse des autorités de sécurité nationales à propos des recommandations des organismes d'enquête nationaux ne font pas obligatoirement partie des rapports annuels des autorités de sécurité nationales aux termes de l'article 18;
- les délais de communication des rapports annuels des autorités de sécurité nationales sont différents, aux termes de la directive 2004/49/CE, des délais de production des rapports d'analyse des recommandations en matière de sécurité;
- les destinataires des rapports annuels des autorités de sécurité nationales sont différents de ceux des rapports d'analyse;
- les destinataires autres que les autorités de sécurité nationales ne sont pas tenus de communiquer chaque année un rapport à l'ERA;

les autorités de sécurité nationales et les autres destinataires des recommandations en matière de sécurité doivent faire part de leurs analyses dans un rapport distinct.

Bonne pratique

Il est recommandé à chaque autorité de sécurité d'informer l'organisme d'enquête national si la recommandation est acceptée intégralement, acceptée partiellement ou rejetée, en justifiant sa position. Tout désaccord quant aux exigences des recommandations ou quant à leur mise en œuvre doit être signalé dans le rapport d'analyse communiqué à l'organisme d'enquête national.



Bonne pratique

Dans plusieurs États membres, les organismes d'enquête nationaux et les autorités de sécurité nationales tiennent régulièrement des réunions sur le suivi des recommandations.

8.3. Éléments d'orientations relatifs au suivi des recommandations aux termes de l'article 21, paragraphe 7

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

Conformément à l'article 21, paragraphe 7, les organismes d'enquête se doivent d'élaborer des principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité.

8.3.1. Contenu du rapport du destinataire à l'organisme d'enquête national

L'article 25, paragraphe 3, établit clairement le contenu du rapport du destinataire d'une recommandation à l'organisme d'enquête national: le rapport doit faire état des mesures qui **sont prises, prévues, en cours de mise en œuvre ou qui ne sont pas prises** à la suite de la recommandation.

Remarque:

Lorsque le destinataire fait rapport des mesures planifiées, un calendrier pour la mise en œuvre devrait également être indiqué. Si aucun délai n'est arrêté, le destinataire doit en donner les raisons.

8.3.2. Durée de l'obligation de faire rapport des mesures

Compte tenu du fait que le destinataire d'une recommandation a pour tâche de faire rapport *«au moins une fois par an»* (article 25, paragraphe 3) et que le devoir de faire rapport est lié à **chaque** recommandation (il convient de noter le singulier de *«... of the recommendation.»* à la fin de l'article 25, paragraphe 3, cette obligation continue dans une certaine limite de temps.

Les trois possibilités les plus courantes sont:

- a) **La recommandation est mise en œuvre telle que donnée par l'organisme d'enquête national**
- b) **Le destinataire accepte la nécessité d'amélioration de la sécurité mais a autorisé ou adopté d'autres mesures pour réduire ou éviter le risque**



Dans les deux cas, l'obligation de faire état se termine lorsque les mesures prises pour réduire ou éviter le risque sont mises en œuvre.

Remarque:

Ce cas comprend l'éventualité dans laquelle le metteur en œuvre final a pris une autre mesure que celle recommandée afin de gérer le risque identifié avec l'accord ou l'approbation du destinataire de la recommandation.

Remarque:

Qu'il s'agisse du cas a) ou b), la durée de l'obligation de faire rapport des mesures est la même. Par conséquent pour cette obligation, un accord entre l'organisme d'enquête national et le destinataire, qu'une recommandation soit mise en œuvre telle que diffusée ou sous une forme modifiée, n'est pas nécessaire.

c) Le destinataire n'est pas du tout d'accord avec la recommandation

Dans ce cas l'obligation de faire rapport se termine avec le premier rapport mais le désaccord et les raisons doivent être signalés à l'organisme d'enquête national.

Remarque:

Les cas b) et c) résultent généralement d'une situation dans laquelle le metteur en œuvre final n'est pas d'accord avec la mesure recommandée. Différentes options existent dans ces cas-là:

- Le destinataire et le metteur en œuvre final se mettent d'accord pour ne pas suivre du tout la recommandation; cela revient au cas c)
- Le destinataire et le metteur en œuvre final se mettent d'accord sur d'autres mesures que celles qui ont été recommandées pour gérer le risque; cela revient au cas b)
- Le destinataire et le chargé de mise en œuvre final ne parviennent pas à un accord; dans de tels cas le destinataire exige que le metteur en œuvre final prenne une mesure. Cela revient au cas a) ou b).

Bonne pratique:

Dans les cas b) et c), la bonne pratique consiste à faire participer l'organisme d'enquête national à la discussion et à le tenir informé.

8.3.3. Décision relative au moment de la mise en œuvre

Le destinataire décide à sa discrétion du moment où une mesure recommandée (ou une autre mesure destinée à gérer le risque identifié) doit être considérée comme étant «mise en œuvre».



8.3.4. Responsabilité de l'organisme d'enquête national recevant le rapport

L'organisme d'enquête national n'a aucune obligation

- de vérifier le contenu du rapport du destinataire
- de donner son avis sur le rapport
- de donner son avis ou son accord à l'égard des mesures que le destinataire a adoptées, s'il n'a pas suivi la recommandation.

Seul le destinataire d'une recommandation, en collaboration avec le(s) metteur(s) en œuvre final(s), est chargé d'assurer que la recommandation est mise en œuvre, qu'elle est mise en œuvre sous une forme modifiée ou qu'elle n'est pas mise en œuvre.

L'organisme d'enquête national a pour seule responsabilité de faire rapport à l'Agence des actions adoptées à la suite d'une recommandation dans son rapport annuel aux termes de l'article 23, paragraphe 3.

Remarque:

Même en l'absence d'obligation de vérifier ou de donner son avis sur le rapport du destinataire, l'organisme d'enquête national peut se prononcer sur le type de mesures planifiées ou prises, le délai prévu ou d'autres questions. Il peut notamment exprimer une opinion divergente quant à l'évaluation du destinataire qu'une recommandation est mise en œuvre.

Remarque:

L'une des raisons pour lesquelles les destinataires doivent faire rapport est de donner à l'organisme d'enquête national la possibilité de réexaminer sa pratique en matière de rédaction des recommandations. De manière générale, l'organisme d'enquête national devrait avoir pour objectif l'acceptation de la plupart des recommandations par le destinataire. Il appartient ainsi au système de gestion de la qualité de l'organisme d'enquête national d'évaluer les raisons pour lesquelles une recommandation n'est pas mise en œuvre. Ceci évidemment ne veut pas dire que les recommandations devraient être formulées de manière à satisfaire tout le monde.

Une autre raison importante à l'obligation de faire état est la contribution à une meilleure compréhension de l'organisme d'enquête national concernant les changements de l'environnement pour les enquêtes futures.

Le système de gestion de la qualité de l'organisme d'enquête national possède généralement un outil de données qui aide l'organisme à vérifier à la fois les recommandations et les rapports du destinataire concernant des accidents similaires antérieurs.



Bonne pratique:

Dans certains États membres, lorsque l'organisme d'enquête national formule une recommandation en matière de sécurité, il demande au destinataire un retour d'informations à court terme (par exemple d'ici un mois) concernant sa décision et / ou la décision des metteurs en œuvre finals de mettre en œuvre ou non la recommandation, le délai de la mise en œuvre et autres informations.

Dans d'autres États membres, des réunions ont lieu régulièrement entre l'organisme d'enquête national et l'autorité de sécurité nationale à propos du suivi de la recommandation.

Dans tous les cas, un dialogue ouvert et un partage mutuel de l'information en matière de sécurité entre le destinataire et l'organisme d'enquête national favorisent le suivi approprié d'une recommandation en matière de sécurité.



Annexe 1

Accident survenu le 21/12/2006 à 13h38		
en gare de Schlummerland East au km 243,1		
Description de l'accident/incident: un écolier de 12 ans, qui attendait sur le quai n° 2 le train régional RT 12221, a trouvé la mort après avoir été happé par le train de marchandises FTE 34581. Le train FTE 34581 a traversé la gare à la vitesse de 120 km/h.		
Rapport d'enquête final daté du 16/10/2007, rédigé par l'AIB		
Recommandation n° 1	Recommandation L'ASN doit inviter la société chargée de l'infrastructure des chemins de fer (SICF) concernée à procéder à une analyse des risques à propos des trains de marchandises qui traversent les gares en empruntant les voies de quai. Les résultats de l'analyse des risques devront être pris en compte pour mettre en œuvre d'autres mesures.	Statut
Date	Réponse du destinataire	Remarques de l'OEN
22/10/2007	L'ASN a invité la SICF à effectuer une analyse des risques dont les résultats devraient être communiqués au mois d'avril 2008.	L'ASN a suivi la recommandation. Celle-ci restera cependant ouverte tant que les résultats n'auront pas été communiqués.
Date	Réponse du destinataire	Remarques de l'OEN
05/05/2008	Les résultats de l'analyse des risques ont indiqué que le risque est acceptable tant que la vitesse n'est pas supérieure à 100 km/h. L'ASN a ordonné à la SICF d'imposer une limitation de vitesse de 100 km/h pour les trains de marchandises qui traversent les gares en empruntant les voies de quai. La mesure entrera en vigueur le 1 ^{er} juillet 2008.	L'OEN juge la mesure satisfaisante. La recommandation peut être close à l'entrée en vigueur de la mesure.
Recommandation n° 2	Recommandation L'ASN doit envisager d'imposer une limitation de vitesse pour les trains de marchandises qui traversent les gares en empruntant les voies de quai, mesure qui restera applicable jusqu'à ce que les résultats de l'analyse des risques (Rec. n°1) soient connus.	Statut
Date	Réponse du destinataire	Remarques de l'OEN
22/10/2007	Le 18/10/2007, l'ASN a ordonné à la SICF de réduire la vitesse des trains de marchandises qui traversent les gares en empruntant les voies de quai à 80 km/h. La SICF a confirmé l'entrée en vigueur de cette mesure le 19/10/2007.	L'ASN a suivi la recommandation. La recommandation peut être close compte tenu de sa mise en œuvre intégrale.
Date	Réponse du destinataire	Remarques de l'OEN

Figure 2: exemple de modèle



Date et heure:			
Lieu:			
Type d'accident:			
Type et numéro de train:			
Véhicule routier:			
		À bord du train	À bord du véhicule
Personnes à bord:	Personnel:		
	Passagers:		
Personnes mortellement blessées:	Personnel:		
	Passagers:		
Personnes gravement blessées:	Personnel:		
	Passagers:		
Personnes légèrement blessées:	Personnel:		
	Passagers:		
Dégâts occasionnés sur le matériel roulant:			
Dégâts occasionnés sur le matériel de voie:			
Autres dégâts:			
Résumé des faits (y compris bref résumé des événements et des causes):			
Rapport final émis:			
Recommandation n° :	(Liminaire = raison de la recommandation)		
	(Recommandation)		
Date	Statut	Commentaires	
Recommandation n° :	(Liminaire = raison de la recommandation)		
	(Recommandation)		
Date	Statut	Commentaires	
Recommandation n° :	(Liminaire = raison de la recommandation)		
	(Recommandation)		
Date	Statut	Commentaires	

Figure 3: exemple de modèle

Type de matériel	Lieu	Heure	Date	Incident
Trois motrices diesel 175 en unités multiples 1C62 (HR)	Oubeck Nord à proximité de Lancaster	13h56	4 novembre 2005	Déraillement dû à un glissement de terrain
Rapport RAIB n°:	19/2006		Publié le:	2 novembre 2006
Résumé				
<p>Le train de passagers 1C62, exploité par Trans Pennine Express, roulant sur le tronçon Preston-Lancaster de la West Coast Main Line, a déraillé suite à éboulement de terrain survenu dans une tranchée à hauteur de Oubeck Nord. Les roues porteuses du bogie de tête ont déraillé vers la droite. Aucune autre roue n'a déraillé. Le train a poursuivi sa route sur 1 430 m avant de s'immobiliser en position verticale. Il n'y a eu aucune collision avec d'autres structures ou d'autres trains et aucun blessé n'est à déplorer. Deux butées latérales de l'attelage</p>				



ont été délogées et se sont immobilisées 200 m après le glissement de terrain. Elles ont endommagé le châssis et percé le réservoir de carburant du véhicule de tête. D'importants dégâts ont été causés aux attaches de rail sur une longueur correspondant à la distance parcourue par le train en déraillement. En outre, dix-huit ruptures de rail ont été constatées.

Recommandations

RECOMMANDATION

2

Network Rail doit identifier les principaux versants de tranchée pouvant être sujets à des éboulements causés par les réseaux d'évacuation des maisons avoisinantes. Ceux-ci doivent être classés par ordre de priorité en fonction de leur risque de défaillance (par ex. selon le bassin versant, l'angle d'inclinaison de la pente et les défaillances antérieures enregistrées) et des conséquences sur l'exploitation sécurisée des trains. Pour les tranchées prioritaires, Network Rail doit s'efforcer de comprendre tous les aspects de la configuration des évacuations considérées, pour s'assurer qu'elles sont adéquates et maintenues en bon état de fonctionnement. À défaut, Network Rail doit isoler ses voies des effets de tels réseaux d'évacuation (par ex. en mettant en place des drains collecteurs).

Commentaire

Network Rail a rejeté la recommandation au motif que tous les versants de tranchée sont actuellement classés par ordre de priorité compte tenu des paramètres indiqués. Network Rail déclare qu'il est irréaliste pour la société de comprendre tous les aspects de la configuration des évacuations considérées. Toutefois, lorsque des effets préjudiciables sont clairement identifiés, ceux-ci sont pris en compte dans l'établissement de la liste des priorités. Il n'est pas possible pour Network Rail d'isoler ses voies des réseaux d'évacuation enfouis ou de ceux mis en place par des tiers s'ils ne sont pas clairement visibles. En vertu de la jurisprudence (Rylands contre Fletcher 1868), il incombe aux propriétaires fonciers de mettre en place un système satisfaisant d'évacuation des eaux de ruissellement.

ORR étudie la réponse.

Statut

Ambre = Ouvert



RECOMMANDATION	3	
<p>Network Rail doit examiner son régime de contrôle des travaux de terrassement et de drainage afin d'introduire les cinq mesures suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">• déterminer si la gestion des risques liés aux tranchées doit faire l'objet de contrôles supplémentaires à ceux visés par la décision NR/SP/CIV/065; Network Rail doit veiller à ce que les contrôles supplémentaires soient identifiés de manière claire et effectués au moment opportun, et à ce que les modalités de transmission des résultats des rapports aux ingénieurs en charge du terrassement et du drainage soient prévues;• garantir, dans toute la mesure du possible, l'exécution correcte et intégrale des mesures nécessaires à l'identification des signes précurseurs d'une défaillance de tranchée;• veiller à ce qu'il soit tenu compte dans toute analyse des risques de situations particulières liées à des difficultés d'accès, à des informations inexactes ou à l'impossibilité de procéder à un contrôle exhaustif du fait de contraintes d'ordre pratique ou autres;• assurer une approche cohérente et adéquate pour l'évaluation des résultats des contrôles;• introduire l'obligation de soumettre un pourcentage des tranchées, d'accès et d'entretien faciles, à des contrôles ponctuels indépendants.		
Commentaire		
<p>Network Rail a étudié et appliqué la recommandation.</p> <p>ORR considère la recommandation close.</p>		
Statut	Vert 1 = Clos	

Figure 4: exemple de modèle