



**Service de Sécurité et d'Interopérabilité  
des Chemins de Fer**

# **Guide du demandeur de Certificat de Sécurité Unique dont le domaine d'exploitation inclut la Belgique**

Règles de procédure et évaluation du respect des règles  
nationales dans le cadre des demandes de Certificat de  
Sécurité Unique

**SSICF**

Autorité Nationale Belge de Sécurité

Rue du progrès 56

1210 Bruxelles

[www.mobilit.belgium.be](http://www.mobilit.belgium.be)



## Avis de non-responsabilité

---

Ce guide a été commissionné par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (dans les termes limitant expressément la responsabilité d'Arthur D. Little). Nos conclusions résultent de l'exercice de notre meilleur jugement professionnel, fondé en partie sur des outils et informations fournis par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer et autres. L'utilisation de ce guide par un tiers à quelque fin que ce soit ne doit pas et ne dispense pas ce tiers de faire preuve de la diligence requise pour vérifier le contenu du guide.

Toute utilisation faite par un tiers de ce document, ou toute dépendance à celui-ci, ou toute décision à prendre s'appuyant sur celui-ci, relève de la responsabilité de ce tiers. Arthur D. Little n'accepte aucune obligation de diligence ni de responsabilité de quelque nature que ce soit envers une telle tierce partie, ni aucune responsabilité pour les dommages, le cas échéant, subis par une tierce partie à la suite de décisions prises ou non, ou d'actions prises, ou non prises, sur la base de ce document.



## Avant-propos et objectifs du guide

L'introduction du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire a entraîné des changements importants du régime de certification des Entreprises Ferroviaires (EF). Ainsi, l'article 10 de la Directive 2016/798<sup>[1]</sup> introduit le régime du Certificat de Sécurité Unique (CSU). Les EF doivent posséder un CSU afin d'obtenir l'accès à l'infrastructure ferroviaire d'un ou plusieurs États membres, en fonction de leur domaine d'exploitation.

Le CSU est délivré par l'Organisme de Certification de la Sécurité (OCS). L'OCS peut-être :

- L'ERA, lorsque le domaine d'exploitation d'une EF inclut plusieurs états membres ou lorsque le domaine d'exploitation est limité à un seul pays et que le demandeur fait le choix de choisir l'ERA comme OCS; ou
- L'Autorité Nationale de Sécurité (ANS), lorsque le domaine d'exploitation d'une EF est limité à un seul état membre et que le demandeur fait le choix de choisir l'ANS comme OCS.

Le CSU est délivré aux EF qui :

- Ont mis en place un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et respectent les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI), les Méthodes de Sécurité Communes (MSC) et les Objectifs de Sécurité Communs (OSC). Cela est évalué par l'OCS ;
- Se conforment aux exigences des Règles Nationales (RN) des états membres faisant partie du domaine d'exploitation demandé. Lorsque le domaine d'exploitation d'une EF inclut la Belgique, le SSICF évalue si l'EF satisfait aux Règles Nationales de sécurité belges.

La demande de CSU doit être soumise par le biais du guichet unique de l'ERA et elle est accompagnée d'un dossier comprenant des documents attestant que l'EF a mis en place un SGS respectant l'ensemble de ces exigences.

Le règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> établit les modalités pratiques de la délivrance des CSU aux EF. Ainsi, le point 8 de l'article 3 de ce règlement stipule que :

*« Les Autorités Nationales de Sécurité publient et tiennent à jour un guide du demandeur, gratuit, qui décrit et, si nécessaire, explique les règles nationales applicables en ce qui concerne le domaine d'exploitation prévu, ainsi que les règles de procédure nationales applicables. »*

Dans ce cadre, le SSICF publie et tient à jour le présent « Guide du demandeur de CSU dont le domaine d'exploitation inclut la Belgique ». Ce guide a pour but de permettre aux EF qui souhaiteraient soumettre une demande de CSU incluant le domaine d'exploitation belge de préparer au mieux leur demande.

Afin de fournir les informations utiles au demandeur, le guide est structuré autour des trois sections suivantes :

### **1. Évaluation des demandes de CSU traitées par le SSICF en tant qu'OCS**

Cette section a pour but de détailler les règles de procédures et le processus de traitement d'une demande de CSU lorsque le SSICF est l'OCS. Elle aborde notamment la question de la structure et du contenu du dossier de demandes, les différentes étapes du processus d'évaluation de la sécurité, la gestion des problèmes identifiés au cours de l'évaluation et la prise de décision en ce qui concerne la délivrance du CSU.

### **2. Évaluation du volet national d'une demande de CSU**

Cette section a deux objectifs : fournir au demandeur une vue d'ensemble du cadre législatif et réglementaire belge et décrire la marche à suivre pour démontrer sa conformité à celui-ci dans le cadre d'une demande de CSU. Ainsi, elle détaille les principes de l'évaluation du volet national des demandes de CSU, identifie les parties du SGS qui seront impactées par les règles nationales belges et décrit la manière dont l'EF doit configurer ses éléments de preuve pour démontrer sa conformité à celles-ci.



### **3. Aspects administratifs liés à l'introduction d'une demande**

Cette section détaille l'ensemble des aspects administratifs associés aux demandes de CSU. Elle aborde la question du régime linguistique, des droits et redevances, des accords transfrontaliers, des exigences en matière d'assurance et de la procédure nationale de recours.

Trois situations se présentent au demandeur :

- **Le domaine d'exploitation demandé est limitée à la Belgique et le demandeur choisit le SSICF comme OCS.** Dans ce cas, le SSICF effectuera l'évaluation complète de la demande en vérifiant la conformité du dossier du demandeur en regard des exigences européennes et des règles nationales belges. Le demandeur doit suivre les directives de l'ERA reprises dans *Un guide à l'intention des demandeurs* <sup>[13]</sup> **et les sections 1, 2 et 3 du présent guide.**
- **Le domaine d'exploitation demandé est limité à la Belgique et le demandeur choisit l'ERA comme OCS.** Dans ce cas, l'ERA effectuera l'évaluation de la demande en vérifiant la conformité du dossier du demandeur en regard des exigences européennes et le SSICF évaluera la conformité avec les règles nationales belges. Le demandeur doit suivre les directives de l'ERA reprises dans *Un guide pour les demandeurs* <sup>[13]</sup> **et les section 2 et 3.1 à 3.4 inclus du présent guide.**
- **Le domaine d'exploitation demandé comprend la Belgique et d'autre(s) Etat(s) Membre(s).** Dans ce cas, l'ERA effectuera l'évaluation de la demande en vérifiant la conformité du dossier du demandeur en regard des exigences européennes, le SSICF évaluera la conformité avec les règles nationales belges et les NSA's des autres Etats Membres repris dans le domaine d'exploitation demandé évalueront la conformité de leur règles nationales de sécurité. Le demandeur doit suivre les directives de l'ERA reprises dans *Un guide pour les demandeurs* <sup>[13]</sup>, **les sections 2 et 3.1 à 3.4 inclus du présent guide ainsi que les guides rédigés par les NSA's des autres états membres concernés par le domaine d'exploitation demandé.**

Ce guide se focalise sur la thématique des règles de procédures pour la gestion des demandes de CSU ainsi que sur la démonstration de la conformité et l'évaluation des RN. Il n'aborde pas les aspects plus larges liés au respect des exigences européennes (MSC, STI, OSC) et notamment l'évaluation de la conformité du SGS par rapport aux exigences du Règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup> (Méthodes de Sécurité Communes relatives aux exigences en matière de Système de Gestion de la Sécurité). Il doit donc être lu conjointement au *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA*<sup>[13]</sup>.

Les modalités pratiques pour l'usage du guichet unique sont décrites de manière détaillées dans le guide de l'ERA *User Guide for Applicants, One Stop Shop* <sup>[14]</sup>.



# Table des matières

---

Avant-propos et objectifs du guide	3
Acronymes et définitions	8
<b>1. Évaluation des demandes de CSU traitées par le SSICF en tant qu'OCS</b>	<b>10</b>
1.1 Principe	10
1.2 Soumission d'une demande	10
1.3 Structure et contenu du dossier de demande	11
1.4 Le processus de soumission et d'évaluation d'une demande	11
<b>2. Évaluation du volet national d'une demande de CSU</b>	<b>21</b>
2.1 Vue d'ensemble du cadre législatif et réglementaire	21
2.2 Évaluation du respect des règles nationales de sécurité dans le cadre des demandes de CSU	26
<b>3. Aspects administratifs liés à l'introduction d'une demande</b>	<b>31</b>
3.1 Régime linguistique	31
3.2 Droits et redevances	31
3.3 Accords transfrontaliers	31
3.4 Exigences en matière d'assurance	31
3.5 Procédure nationale de recours	31
<b>Références</b>	<b>33</b>
<b>Annexe I : Tableau de correspondance par rapport aux exigences définies dans les règles nationales</b>	<b>34</b>
AR du 9/08/2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien	37
Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire	65
AR Principes – Annexe 1 – Spécifications techniques d'utilisation du réseau	70
AR Principes – Annexe 2 – Procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation	81
AR Principes – Annexe 3 – Dispositions organisationnelles	104
Arrêté Royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train	112
Arrêté Royal du 9 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé	113
Arrêté royal du 16 JANVIER 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires	129
Le cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE	134



Les documents publiés par le Gestionnaire Infrastructure en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE 135

Annexe 2 : Tableau de correspondance par rapport exigences qui ne sont pas des règles nationales de sécurité, mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur de CSU parce qu'elles sont liées à une règle nationale. 138

Annexe 3: Vérification de la prise en compte de certains éléments nationaux publiés par le GI. 148



## Liste des figures

---

Figure 1: Vue d'ensemble du processus d'évaluation de la sécurité

13



## Acronymes et définitions

Les acronymes suivants sont utilisés au sein de ce guide.

Acronyme	Signification
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ANS	Autorité Nationale de Sécurité. L'ANS de la Belgique est le SSICF.
AR	Arrêté Royal
AR Infrastructure	Arrêté royal du XX déterminant les exigences applicables à l'Infrastructure
AR Matériel Roulant	Arrêté royal du 6 décembre 2020 déterminant les exigences applicables au Matériel Roulant utilisant les sillons
AR Personnel de Sécurité	Arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien
AR Principes	Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
AR Feux avant	Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train
AR Hors-sillon	Arrêté Royal du 22 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant sans utilisation de sillons et de personnel de sécurité effectuant des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé
AR Règles d'enquête	Arrêté Royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires
AR Avis conforme	Arrêté Royal du 30 septembre 2020 relatif à la procédure d'avis conforme de l'Autorité de sécurité et à la publication des éléments visés à l'article 68, §6, du Code ferroviaire
CSU	Certificat de Sécurité Unique
ECE	Entité en Charge de l'Entretien
EF	Entreprise Ferroviaire
MSC	Méthode de Sécurité Commune
OCS	Organisme de Certification de la Sécurité
OSC	Objectif de Sécurité Commun
RDEI	Règlementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure
RN	Règle(s) Nationale(s)
RINF	Registre de l'Infrastructure
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SSICF	Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer. L'ANS de la Belgique.
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
STI OPE	Règlement d'exécution (UE) n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne
UI	Utilisateur de l'Infrastructure. Le terme utilisateur de l'infrastructure est un terme utilisé au sein du cadre législatif et réglementaire belge. Il est défini par la loi portant sur le code ferroviaire. Le terme UI inclut l'ensemble des EF.

Les termes suivants sont utilisés au sein de ce guide.

Consultation préalable	L'étape de la procédure qui précède la soumission d'une demande et au cours de laquelle le demandeur peut solliciter des informations supplémentaires sur les étapes suivantes du processus d'évaluation de la sécurité auprès de l'organisme de certification de sécurité et des autorités concernées par le domaine d'exploitation prévu (article 2, 3§ du Règlement (UE) 2018/763 <sup>[2]</sup> )
Demandeur	L'entreprise ferroviaire introduisant une demande certificat de sécurité unique



Domaine d'exploitation	Un réseau, ou des réseaux, sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer.
Guichet Unique	Système d'information et de communication établi et géré par l'ERA et qui possède les fonctionnalités définies par l'article 12 du règlement (UE) 2016/796. Le guichet unique constitue, entre autres, le point d'accès par lequel le demandeur dépose son dossier de demande de certificat de sécurité unique et échange les informations pertinentes avec l'organisme de certification de la sécurité tout au long du processus d'évaluation des demandes de CSU.
Organisme de Certification de Sécurité	L'organisme responsable de la délivrance des certificats de sécurité uniques, à savoir soit l'ERA, soit une ANS (article 2, 1 <sup>er</sup> § du règlement 2018/763 <sup>[2]</sup> )
Règles nationales	Toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre, quel que soit l'organisme qui les prescrit, contenant des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques autres que celles énoncées dans les règles de l'Union ou dans les règles internationales, qui sont applicables au sein dudit État membre aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers (article 2, 30 <sup>e</sup> § de la Directive (UE) 2016/797).
Règle de procédure	Modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques prenant en compte les particularités nationales.



# I. Évaluation des demandes de CSU traitées par le SSICF en tant qu'OCS

Ce chapitre détaille le processus et les règles de procédures applicables pour les demandes de CSU pour lesquels l'OCS est le SSICF. Dans ce cadre, ce chapitre vient fournir des informations complémentaires à celles contenues au sein du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* <sup>[13]</sup> et en conformité avec les prescriptions de l'Annexe 2 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> qui détaille le processus d'évaluation de la sécurité.

## Rappel :

Le SSICF sera l'OCS si:

- Le domaine d'exploitation du demandeur se limite à la Belgique
- Et l'EF a choisi de faire sa demande auprès du SSICF

Le SSICF ne sera pas l'OCS si :

- Le domaine d'exploitation du demandeur ne se limite pas à la Belgique
- Ou le domaine d'exploitation du demandeur se limite à la Belgique mais l'EF n'a pas choisi de faire sa demande auprès du SSICF

## I.1 Principe

Le choix de l'organisme de certification de la sécurité est définitif : il est valable jusqu'à ce que le processus d'évaluation soit achevé ou arrêté. Le demandeur ne peut pas le modifier une fois que sa demande de CSU a été soumise.

## I.2 Soumission d'une demande

Les modalités pratiques associées à la soumission sont détaillées au sein de la section 3 - *Comment introduire une demande de CSU* du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* <sup>[13]</sup>. Nous renvoyons donc le lecteur à ce document pour plus de détails en la matière.

### *Délai pour la soumission de la demande*

Comme indiqué au sein du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* <sup>[13]</sup>, il est recommandé que la demande de CSU soit soumise au moins six mois avant la date à laquelle l'EF souhaite obtenir son certificat, que ce soit dans le cas d'une demande d'un nouveau CSU, d'une mise à jour ou d'un renouvellement.

### *Points particuliers liés au renouvellement de CSU*

Lorsqu'un CSU arrive à échéance au plus tard tous les cinq ans, il est recommandé que l'EF informe le SSICF au moins huit mois avant la date d'échéance si elle souhaite le renouveler. L'EF est responsable de la continuité de sa certification et il lui appartient de veiller à entreprendre les démarches dans des délais suffisamment anticipés.

### *Utilisation du guichet unique*

Même dans le cas où le SSICF est choisi comme OCS, le demandeur devra adresser sa requête par le biais du guichet unique maintenu par l'ERA. Le guichet unique permet au demandeur de mettre à disposition des autorités le dossier soutenant sa demande et tout autre document éventuellement requis par les autorités au cours de l'évaluation de celle-ci. De plus, le guichet unique fournit au demandeur le statut de toutes les étapes du processus d'évaluation de la sécurité, l'issue de l'évaluation et la décision d'octroyer ou non un CSU.



Le demandeur ne pourra choisir le SSICF comme OCS au sein du guichet unique que lorsque le domaine d'exploitation est limité à la Belgique.

#### *Points particuliers liés à la modification de CSU*

Une EF peut demander la révision de son CSU durant sa période de validité, à tout moment, au SSICF. Cette demande de modification doit intervenir par exemple, dans le cas de changements substantiels apportés au type, à l'étendue ou l'extension du domaine d'exploitation de ses activités ferroviaires.

Le SSICF peut apporter son éclairage à l'EF afin de déterminer si les changements envisagés constituent une modification substantielle ou non du CSU.

Les changements suivants peuvent être considérés comme substantiels (liste non-exhaustive) :

- La modification de types de services (transport de marchandises avec ou sans marchandises dangereuses, transport de passagers avec ou sans grande vitesse)
- L'extension du domaine d'exploitation (l'introduction dans son champ d'une nouvelle ligne du réseau ferroviaire, l'extension du domaine d'exploitation à une nouvelle zone linguistique)
- Une modification de l'organisation de l'exploitation ou, d'une manière plus générale, de l'organisation de l'EF, ayant un impact majeur sur la prise de décision, la gestion de la sécurité ou l'allocation des ressources pour les activités opérationnelles

### **1.3 Structure et contenu du dossier de demande**

Les exigences en termes de structure et contenu du dossier de demande de CSU sont détaillées au sein de la section 4 - *Structure et contenu du dossier de demande* du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* [13]. Le SSICF a des exigences identiques en termes de structure et de contenu pour les dossiers de demande.

Le dossier de demande doit être soumis par l'intermédiaire du guichet unique, à l'aide des formulaires en ligne fournis par le système. Par le biais des formulaires disponibles au sein du guichet unique, le demandeur doit établir la correspondance entre les exigences de la réglementation européenne et nationale et les éléments de son dossier :

- Les exigences définies à l'annexe I du Règlement (EU) 2018/762<sup>[3]</sup> (de plus amples informations concernant ces exigences figurent dans le *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA*<sup>[13]</sup>);
- Les exigences de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» (STI OPE) applicable;
- Les exigences définies dans les RN applicables ; (voir section 2-*Évaluation du volet national d'une demande de CSU* du guide et *Annexe 1* : Tableau de correspondance par rapport aux exigences définies dans les règles nationales du document concernant les RN belges).
- Les exigences qui ne sont pas des RN mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur parce qu'elles sont liées à une règle nationale (voir section 2-*Évaluation du volet national d'une demande de CSU* du guide et *Annexe 2* Tableau de conformité aux exigences requérant des renseignements supplémentaires en ce qui concerne une règle nationale).

### **1.4 Le processus de soumission et d'évaluation d'une demande**

Le processus d'évaluation de la sécurité est articulé autour des étapes suivantes :

- La consultation préalable (facultatif)
- La réception de la demande
- L'examen initial
- L'évaluation détaillée
- La prise de décision



- La clôture de l'évaluation

La figure 1 de l'appendice du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> présente un logigramme donnant une vue d'ensemble du processus d'évaluation de soumission et d'évaluation d'une demande de CSU. En complément, *la figure 1* en présente une vue d'ensemble simplifiée du processus d'évaluation de la sécurité.

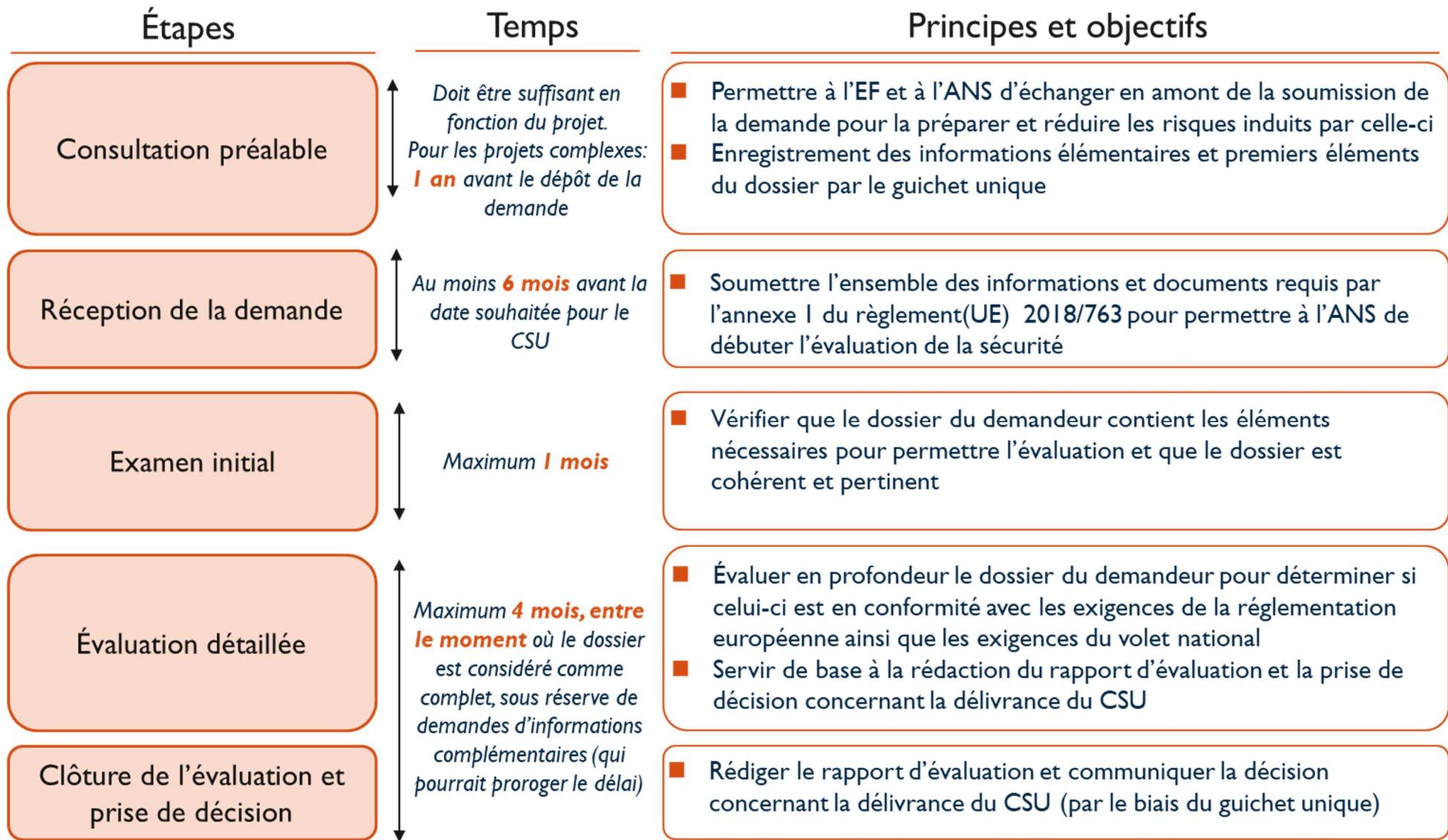
Il convient de noter que rien ne s'oppose à ce que l'EF prenne contact avec le SSICF avant la phase de consultation préalable, pour échanger sur son dossier et évaluer l'opportunité de déclencher une phase de consultation préalable.

Le processus d'évaluation de la sécurité est itératif. Cela signifie que le SSICF se réserve le droit de demander au demandeur de lui fournir un complément d'information ou de revoir certains éléments de la demande au cours de l'évaluation.

Chacune de ces étapes est détaillée au sein de la section *5-Evaluation de la Sécurité* du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* <sup>[13]</sup>. Cette section apporte simplement un complément d'information au lecteur, du point de vue du SSICF, en ce qui concerne certaines de ces étapes.



Figure 1: Vue d'ensemble du processus d'évaluation de la sécurité



### 1.4.1 La consultation préalable

La consultation préalable est une étape facultative mais officielle (elle est définie au sein du Règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>). L'étape de la consultation préalable n'est pas obligatoire pour le demandeur, mais elle est recommandée, car elle atténue les risques potentiels à l'étape d'évaluation et facilite le processus d'évaluation en lui-même. Elle précède la soumission officielle et permet au demandeur de solliciter des informations supplémentaires sur les étapes suivantes du processus d'évaluation.

#### Délai pour la consultation préalable

Aucun délai de saisine n'est prévu pour la phase de consultation préalable. Néanmoins, il est conseillé de solliciter le SSICF suffisamment en amont, pour permettre un temps d'échange suffisant avant le dépôt de la demande officielle et permettre au demandeur d'avoir suffisamment de temps pour procéder aux changements éventuels. La durée de la phase de consultation préalable devrait être proportionnelle à la taille et la complexité de la demande. Comme indiqué au sein du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* <sup>[13]</sup>, pour les projets complexes, il est recommandé de démarrer la consultation un an ou plus avant la soumission de la demande.

#### Méthode pour solliciter consultation préalable

Le demandeur sollicite une consultation préalable auprès du SSICF en soumettant officiellement, via le guichet unique, les informations requises par les points 1 à 6 de l' *Annexe I - Contenu de la demande de certificat de sécurité* du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>, à savoir :

1. Type de demande (nouvelle, renouvellement, mise à jour, numéro d'identification européen (NIE) du certificat précédent en cas de demande de renouvellement ou de mise à jour)
2. Type d'exploitation demandé (transport de voyageurs, y compris les services à grande vitesse ; transport de voyageurs, à l'exclusion des services à grande vitesse ; transport de marchandises, y compris les marchandises dangereuses ; transport de marchandises, à l'exclusion des marchandises dangereuses ; service de manœuvre uniquement ; autre type (préciser))
3. Opérations de transport ferroviaire (date prévue pour le démarrage des services / opérations, état(s) membre(s) concerné(s) par le domaine d'exploitation prévu, définition du domaine d'exploitation prévu (pour les réseaux concernés), la ou les gares du ou des pays membres voisins etc.).  
Il est ici rappelé que dans le cas des demandes traitées par le SSICF, le domaine d'exploitation doit être limité à la Belgique.
4. Choix de l'OCS.
5. Les renseignements concernant le demandeur (dénomination légale, adresse postale, téléphone, courrier électronique etc.)
6. Coordonnées de la personne de contact au sein du demandeur (prénom et nom, titre ou fonction, adresse postale, téléphone, courrier électronique, langues)

A minima, le demandeur devrait présenter un document présentant une vue d'ensemble de son SGS. En outre, pour tirer profit de la phase de consultation préalable, le demandeur devrait soumettre un dossier contenant les éléments du SGS et de la demande qui sont déjà disponibles (documents mentionnés au paragraphe 7, 8 et 9 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>).

Le demandeur peut ajouter des documents par le biais du guichet unique tout au long de la phase de consultation préalable pour obtenir un point de vue initial du SSICF. L'EF peut choisir les éléments constitutifs du dossier qu'elle souhaite soumettre ou non au cours de la phase de consultation préalable – elle n'a pas d'obligation de soumettre l'ensemble des éléments constitutifs du dossier et peut reporter la soumission de certains documents pour la demande officielle. Néanmoins, il apparaît évident que plus le dossier de consultation préalable est complet, plus cela permet de réduire les risques d'échec de la demande officielle.

De la même manière, il convient de laisser suffisamment de temps au SSICF pour se familiariser avec les documents soumis afin d'avoir une discussion qui soit riche et permet de réduire au maximum les risques d'échec de la demande de l'EF.

### *Modalités d'organisation des rencontres et échanges au cours de la consultation préalable*

La consultation préalable est l'opportunité pour l'EF de discuter avec le SSICF de sa demande afin de soumettre un dossier de CSU permettant de répondre au mieux aux exigences du SSICF. Dans ce cadre, le demandeur devrait, lors de l'enclenchement de la consultation préalable, proposer un calendrier de réunion contenant la liste des réunions que l'EF souhaiterait tenir, les jalons clés (dates) de celui-ci, et les sujets que l'EF souhaite couvrir au cours de ces réunions.

Le SSICF échangera avec le demandeur sur la pertinence du calendrier de réunion et sur la faisabilité des échéances qui accompagnent celui-ci.

Sur cette base, le SSICF fixera la date des réunions et se mettra d'accord avec le demandeur sur les modalités de l'organisation (par exemple, le lieu des réunions ou l'utilisation d'autres moyens de communication, l'invitation d'experts) de celles-ci.

Le demandeur prendra en charge la rédaction des comptes rendus de réunion ainsi que leurs distributions à l'ensemble des participants pour examen et approbation. Ces comptes rendus pourront également être archivés par le demandeur au sein du guichet unique afin d'en garder la traçabilité et de faciliter la future évaluation de la sécurité. Le SSICF validera les comptes rendus rédigés par le demandeur.

### *Gestion des problèmes identifiés au cours de la consultation préalable*

Afin de garantir la transparence, la clarté et la traçabilité des échanges, les problèmes identifiés au cours de la consultation préalable sont consignés et suivis selon les mêmes principes que ceux utilisés pour l'évaluation détaillée. Cela implique notamment l'utilisation du registre des problèmes et du système de classification des points soulevés présentés au sein de la section *1.4.4 L'évaluation détaillée*.

### *Principe de la consultation préalable*

Il convient de rappeler que les avis émis par le SSICF au cours de la consultation préalable n'ont aucunement un caractère conclusif en ce qui concerne l'évaluation de la sécurité. En effet, à ce stade, le SSICF n'analysera pas de manière aussi systématique et détaillée les éléments du dossier qui lui sont soumis. Ainsi, il fournira au demandeur un retour qui peut bien évidemment différer de ses conclusions ultérieures (données après l'examen initial ou l'évaluation détaillée).

La phase de consultation préalable peut durer autant de temps que nécessaire pour que le demandeur puisse constituer un dossier de demande qu'il estime suffisamment robuste pour soumettre une demande officielle. La consultation préalable doit être clôturée avant la demande officielle de CSU.

### *1.4.2 Réception de la demande*

De préférence au moins six mois avant la date souhaitée pour l'obtention du CSU, l'EF formalise sa demande officielle par l'intermédiaire du guichet unique.

Pour effectuer sa demande officielle, l'EF doit fournir l'ensemble des informations et documents listés en *annexe I - Contenu de la demande de certificat de sécurité unique* du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>. Si l'EF avait initialement sollicité le SSICF dans le cadre d'une consultation préalable, il lui revient de compléter sa demande, ou remplacer les documents qui auront fait l'objet de modifications, pour y inclure l'ensemble des documents dans leurs versions finales, y compris les documents qui n'auraient éventuellement pas été soumis au cours de la consultation préalable.

Ainsi, l'EF doit soumettre un dossier qui inclut des éléments de preuve permettant de démontrer que :

- Elle a établi son SGS et respecte les exigences définies dans les STI, les MSC, les OSC et au sein des autres dispositions réglementaires pertinentes (paragraphe 7 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>)
- Elle respecte les exigences énoncées dans les RN belges (paragraphe 8 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>). Cela se fait notamment sur la base de la complétion du formulaire en ligne, par le biais duquel le demandeur configure les éléments de preuve issus de sa documentation pour démontrer sa conformité aux exigences des RN (voir section 2 - *Évaluation du volet national d'une demande de CSU* et *Annexe I* de ce guide)
- L'EF se conforme aux exigences qui ne sont pas des RN mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur car elles sont liées à une règle nationale (voir section 2 - *Évaluation du volet national d'une demande de CSU* et *l'Annexe 2* du présent guide).
- Le cas échéant, elle a mis en place des plans de mesures correctives pour résoudre les non-conformités et préoccupations révélées par les activités de supervision ou issues de l'évaluation de la sécurité précédente (menées dans le cadre de la délivrance du précédent certificat de sécurité) - (paragraphe 9 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>).

Le guichet unique génère un accusé de réception automatique lorsque le demandeur valide le dépôt de son dossier. La date de réception de la demande par le SSICF est fixée au premier jour ouvré suivant la date de l'accusé de réception. Le processus d'évaluation débute à partir de cette date, et c'est par rapport à cette date que les étapes majeures et délais sont contrôlés.

### *Spécificités liées aux renouvellements et/ou modifications de CSU*

Les demandes de renouvellement et/ou de modification de CSU doivent mettre en avant et permettre une identification claire des éléments nouveaux et/ou modifiés par rapport à la demande précédente, c'est-à-dire qu'ils doivent être clairement mis en évidence dans le dossier.

Cependant, il apparaît évident que le demandeur veillera à systématiquement transmettre la totalité de son dossier et ne se limitera pas aux documents nouveaux et/ou modifiés. Il transmettra la dernière version de la documentation de son SGS et de la documentation démontrant la conformité avec les RN.

### *1.4.3 Examen initial*

L'examen initial a pour but de déterminer que les justificatifs fournis par le demandeur sont suffisants, pertinents et cohérents avant d'entamer l'évaluation détaillée. Il s'agit ici de vérifier la complétude administrative de la demande par rapport à l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> mais aussi de juger de la pertinence, de la cohérence et du caractère compréhensible du dossier. L'examen initial dure au maximum un mois (article 6 paragraphe 2 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>)

Le SSICF vérifiera les points suivants au cours de cette étape de la procédure :

- La demande contient les informations et éléments de preuves requis par la réglementation, en particulier les documents requis par l'*annexe I - Contenu de la demande de certificat de sécurité unique* du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>. La partie nationale de la demande contient des informations et des éléments de preuve en rapport avec les exigences relatives aux règles nationales (voir section 2 - *Évaluation du volet national d'une demande de CSU* et *Annexe I* : Tableau de correspondance par rapport aux exigences définies dans les règles nationales de ce guide).
- La demande contient des informations et des éléments de preuve en rapport avec les exigences relatives à une règle nationale (voir section 2 - *Évaluation du volet national d'une demande de CSU* et *l'Annexe 2* du présent guide).
- La demande contient des éléments suffisants et structurés afin de permettre une évaluation efficace et correctement consignée. Il s'agit notamment de vérifier que le dossier du demandeur contient les renvois

internes nécessaires entre les différents éléments du SGS (exemple : entre le manuel du SGS et l'ensemble des procédures constituant le SGS)

- Le dossier de demande est pertinent, cohérent et compréhensible du point de vue de la langue (qualité de la rédaction et éventuelles traductions) et de sa structure.

Afin de garantir la transparence, la clarté et la traçabilité des échanges, les points problématiques identifiés lors de l'examen initial sont enregistrés et suivis selon les mêmes principes que ceux utilisés pour l'évaluation détaillée. Cela implique l'utilisation du registre des problèmes et de la classification des points problématiques décrits au point *1.4.4 L'évaluation détaillée*.

Pendant l'examen initial, le SSICF rédigera un rapport qui contiendra au minimum les éléments suivants :

- Confirmation de la (non)présence des pièces justificatives requises par la législation (annexe I du règlement 2018/763<sup>[2]</sup>) ou à prendre en compte, y compris :
  - Description du système de gestion de sécurité ;
  - Autres documents démontrant la conformité aux exigences de l'article 10, paragraphe 3, point a), de la directive 2016/798 <sup>[1]</sup>
  - Démonstration de la conformité du système de gestion de la sécurité par rapport aux exigences reprises dans les règles nationales pertinentes ;
  - Informations comparant le système de gestion de la sécurité avec l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup> ;
  - Informations comparant le système de gestion de la sécurité avec les exigences de la STI OPE ;
  - Informations comparant le système de gestion de la sécurité avec les exigences énoncées dans les règles nationales pertinentes et les exigences en lien avec une règle nationale ;
  - État d'avancement de la mise en oeuvre des plans de mesures correctives établis pour résoudre les cas importants de non-conformité relevés au cours des activités de supervision, le cas échéant ;
  - État d'avancement de la mise en oeuvre des plans de mesures correctives établis pour remédier points problématiques résiduels liés à l'évaluation précédente, le cas échéant.
- Confirmation de la (non)présence d'éléments de preuve clairement identifiées liées au type, à l'ampleur et au domaine d'exploitation ;
- Confirmation de la (non)présence d'une structure, de renvois et liens internes clairs dans le dossier de demande ;
- Confirmation de la (non)clarté et de l'(in)compréhensibilité du dossier de demande ;
- Confirmation de la (non)présence d'éléments de preuve suffisants pour effectuer l'évaluation détaillée ;
- Eventuels points problématiques en suspens.

Le SSICF prend la décision finale sur le caractère complet, la pertinence et la cohérence du dossier de demande et informe le demandeur de sa décision par l'intermédiaire du guichet unique. Si des lacunes sont découvertes au cours de l'examen initial, en fonction de l'amplitude des lacunes du dossier et donc du temps nécessaire pour leurs corrections, la phase d'examen initial peut être prolongée ou rejetée.

S'il est estimé que le dossier de demande est complet, pertinent et cohérent, la demande pourra aborder la phase d'évaluation détaillée.

### *1.4.4 L'évaluation détaillée*

L'évaluation détaillée a pour but de déterminer si les exigences applicables au SGS et aux règles nationales notifiées applicables sont respectées. Elle est la phase servant de base à la prise de décision concernant la délivrance ou non du CSU et elle s'effectue sur une période maximum de quatre mois (y compris la

communication de la prise de décision en ce qui concerne la délivrance du CSU, article 6, paragraphe 3 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>.

### *Gestion et résolution des problèmes*

Tant pendant l'examen initial que pendant l'évaluation détaillée, le SSICF consignera tous les problèmes répertoriés au sein du registre des problèmes du guichet unique.

Les points soulevés au cours de l'évaluation du dossier seront catégorisés en accord avec l'article 12 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> :

- « Type 1 » : points qui nécessitent une réponse du demandeur afin de mieux comprendre le dossier de demande
- « Type 2 » : points susceptibles d'entraîner une modification du dossier de demande ou une action mineure de la part du demandeur ; l'action à exécuter est laissée à l'appréciation du demandeur et ne doit pas empêcher la délivrance du CSU
- « Type 3 » : points qui nécessitent une action de la part du demandeur dont l'accomplissement peut être repoussé à une date ultérieure à l'octroi du CSU; l'action visant à résoudre le point est proposée par le demandeur et est approuvée par le SSICF
- « Type 4 » : points qui nécessitent une modification du dossier de demande ou une action spécifique de la part du demandeur. Le CSU n'est pas octroyé sauf si le point est résolu, ou si des restrictions ou des conditions d'utilisation tenant compte du point sont incluses dans le certificat. Toute action visant à résoudre le point est proposée par le demandeur et est approuvée par le SSICF

Il apparaît donc que les points de type 1 à 3 sont non-bloquants pour la délivrance du CSU tandis que les points de type 4 le sont. Néanmoins, si le SSICF estime que la somme des points ouverts de type 3 peut être assimilée à un point de type 4, cette accumulation de points ouverts aura également un caractère bloquant pour la délivrance du CSU. De plus, les points de type 1 peuvent entraîner la prorogation de l'évaluation s'il est estimé que ceux-ci empêchent la poursuite de tout ou partie de l'évaluation.

Si le SSICF estime que la demande présente une insuffisance, il sollicite un complément d'information par le biais du registre des problèmes en indiquant un délai pour la réponse attendue. Le délai choisi par le SSICF se verra raisonnable et proportionnel au degré de difficulté inhérent à la fourniture des informations requises. Néanmoins, il est possible pour le demandeur de discuter de ce délai dans le cas où il ne lui serait pas suffisant.

En fonction des réponses apportées par le demandeur par le biais du guichet unique, le SSICF décide si le point ayant donné lieu à un commentaire reste ouvert ou s'il peut être clôturé. Le SSICF peut reclasser le type d'un commentaire, vers le haut ou vers le bas, en fonction des réponses qui sont apportées par l'EF.

Afin de permettre la clôture des points soulevés lors de l'évaluation détaillée dans les délais impartis, il est recommandé que le demandeur fasse preuve de réactivité pour clôturer les points ouverts par le SSICF. En effet, de multiples échanges peuvent être nécessaires avant de pouvoir clôturer la totalité des questions posées.

Les échanges entre le SSICF et le demandeur doivent être tracés à l'écrit par le biais du registre des problèmes. Cependant, l'expérience a également démontré que des réunions ou points téléphoniques permettent parfois de résoudre efficacement certains des problèmes identifiés au cours de l'évaluation – car ils permettent de mieux comprendre l'essence de la demande ou de la réponse formulée par l'un ou l'autre des parties. Le SSICF, tout comme l'EF, peut initier l'organisation de ce genre de réunions ou téléconférences.

Néanmoins, les points ne pourront être formellement clôturés qu'à la suite de la provision d'une réponse écrite de l'EF, consignée au sein du registre des problèmes. Les réponses peuvent faire référence aux comptes-rendus des réunions qui se sont réalisées, et ceux-ci devraient être transférés au sein du guichet unique.

### Audits, inspections ou visites

L'équipe projet du SSICF peut également décider, dans le cadre de son évaluation détaillée, d'effectuer des audits, inspections, ou visites des EF. Ces contrôles sont décidés en fonction de la qualité du dossier en cours d'évaluation, des points ouverts soulevés au cours de l'évaluation, des difficultés du demandeur à répondre aux demandes du SSICF, ou en cas de doutes en ce qui concerne les moyens humains et techniques de l'entreprise par rapport au contenu de son dossier.

Le SSICF fixe la durée et les objectifs des audits, inspections ou visites et en informe le demandeur. Lors du contrôle, le SSICF collectera les éléments factuels permettant de compléter son évaluation détaillée.

Pour plus d'avantage d'informations en ce qui concerne les contrôles au cours de l'évaluation détaillée, le lecteur est renvoyé à la section 5.6 – Audits, inspections et visites du *guide à l'intention des demandeurs de l'ERA* [13].

### 1.4.5 Clôture de l'évaluation détaillée et prise de décision

#### Prise de décision

L'évaluation détaillée se clôture soit lorsque :

- **Cas 1** : L'ensemble des points de type 4 sont clos – dans ce cas, le CSU peut être délivré :
  - Le SSICF a terminé son processus de revue du dossier du demandeur, y compris les éventuels audits, inspections et contrôles
  - Et l'ensemble des points soulevés au travers du registre des problèmes sont clos ou non-bloquants
- **Cas 2** : Le délai de 4 mois est terminé mais un ou plusieurs points bloquants (type 4) ne sont pas clos, ou il subsiste des points ouverts de type 3 dont la somme peut être assimilée à des points de type 4, ou encore des points de type 1 qui pris individuellement ou collectivement empêchent la poursuite de tout ou partie de l'évaluation.

Dans le **cas 1** décrit ci-dessus, l'évaluation détaillée permettra la délivrance du CSU. Néanmoins, si lors de la clôture de l'évaluation il subsiste des points ouverts de type 3, alors ces points constitueront des « préoccupations résiduelles à surveiller ». Cela signifie que le demandeur pourra résoudre le point ouvert après que le CSU lui aura été délivré et qu'il apportera la preuve de la résolution des problèmes au cours des activités de supervision réalisées par le SSICF (audits, inspections etc.).

En fonction du nombre et de la nature des préoccupations résiduelles restantes, le SSICF peut également décider de limiter la durée de validité du CSU – c'est à dire que le CSU sera délivré pour une durée inférieure à cinq ans.

Dans le **cas 2**, le SSICF peut soit :

- Étendre le délai de l'évaluation détaillée afin de convenir d'un commun accord avec le demandeur d'un délai suffisant pour solutionner le ou les point(s) bloquant(s)
- Décider d'appliquer des restrictions ou conditions d'utilisation au CSU (exclusion de certains types de service, comme le transport de marchandises dangereuses par exemple ou les trains de voyageurs à grande vitesse)
- Rejeter la demande.

#### Rapport d'évaluation détaillé

Lors de l'évaluation, le SSICF rédigera un rapport d'évaluation détaillé qui comprendra au moins les éléments suivants :

## SSICF - DVIS

- La confirmation de la (non)-conformité du dossier par rapport aux critères d'évaluation du SGS, aux exigences européennes et aux RN
- Le cas échéant, la vérification de l'implémentation effective des plans de mesures correctives pour résoudre les non-conformités et préoccupations révélées par les activités de supervision ou issues de l'évaluation de la sécurité précédente (menée dans le cadre de la délivrance du précédent certificat de sécurité)
- Les éventuelles préoccupations résiduelles (points ouverts non-bloquants pour la délivrance du CSU et n'entraînant pas de restrictions ou conditions d'utilisation à inclure dans le CSU)
- Les éventuelles restrictions ou conditions d'utilisation à inclure dans le CSU (sur la base des points de type 4 non-résolus)
- Dans le cas des demandes de renouvellement et/ou de modification, un rappel des obligations du demandeur pour résoudre les écarts relevés lors des activités de supervision du SSICF
- La conclusion de l'évaluation mentionnant :
  - Le caractère positif ou négatif de la décision d'attribution d'un CSU
  - La justification de la décision
  - Dans le cas d'une délivrance d'un CSU, la durée de validité de ce CSU

La décision est composée des éléments suivants :

- Le rapport d'évaluation détaillé,
- Une lettre de présentation
- Le cas échéant, le CSU (sur base du formulaire européen de CSU).

La décision sera transmise au demandeur par le biais du guichet unique. Le demandeur recevra une notification électronique lorsque la décision sera disponible sur le guichet unique.

### *1.4.6 Cas d'une décision non satisfaisante pour une EF*

#### *Refus de délivrance du CSU ou délivrance d'un CSU avec des restrictions ou conditions d'utilisation supplémentaires*

Si à l'issue de l'évaluation détaillée, le CSU ne peut être délivré ou qu'il contient des restrictions ou conditions d'utilisation autres que celles définies dans la demande, le demandeur est préavisé de cette décision et il en est informé formellement par le biais d'un courrier déposé dans le guichet unique.

Cette décision sera justifiée par le rapport d'évaluation détaillé et sera accompagnée de la procédure pour demander un réexamen ou faire appel de la décision.

#### *Demande de réexamen*

Le demandeur dispose d'un mois pour solliciter la révision d'une décision. Cette demande devra être faite par l'EF par le biais du guichet unique et devra s'accompagner des documents justificatifs qui, selon elle, n'ont pas fait l'objet d'une considération suffisante par le SSICF et devrait permettre la délivrance d'un CSU et/ou la suppression des restrictions ou conditions d'utilisation autres que celles définies dans la demande. Ces éléments ne devront pas être nouveaux par rapport à ceux transmis au cours de la demande initiale de CSU.

Le SSICF disposera de deux mois pour prendre une nouvelle décision de refus ou de délivrance de CSU. Cette décision se basera sur les mêmes conditions et critères que ceux pris en compte initialement.

#### *Appel de la décision*

Le demandeur est obligé de solliciter une révision avant de pouvoir former un recours contre la décision du SSICF (voir section *3.5 Procédure nationale de recours*).

## 2. Évaluation du volet national d'une demande de CSU

Cette section détaille les principes d'une évaluation des RN belges. Cette évaluation sera entreprise par le SSICF lorsque le domaine d'exploitation d'une EF inclut la Belgique, que le SSICF soit ou non l'OCS.

### Rappel :

Le SSICF ne sera pas l'OCS si :

- Le domaine d'exploitation du demandeur ne se limite pas à la Belgique
- Ou le domaine d'exploitation du demandeur se limite à la Belgique mais l'EF n'a pas choisi de faire sa demande auprès du SSICF

Le SSICF sera l'OCS si:

- Le domaine d'exploitation du demandeur se limite à la Belgique
- Et l'EF a choisi de faire sa demande auprès du SSICF

### 2.1 Vue d'ensemble du cadre législatif et réglementaire

Cette section a pour but de présenter le cadre législatif et réglementaire belge et la manière dont celui-ci est structuré.

#### 2.1.1 Le cadre législatif et les Règles Nationales de Sécurité

Le pilier technique du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire repose, entre autres, sur la directive 2016/798<sup>[1]</sup> relative à la sécurité ferroviaire. Cette directive établit des dispositions visant à améliorer la sécurité du système ferroviaire européen et à améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire.

Cette directive a été transposée en droit belge par le biais de la loi du 30 août 2013 portant sur le Code Ferroviaire modifié par la loi du 20 janvier 2021<sup>[4]</sup>. L'article 68 du code ferroviaire définit le contenu du cadre réglementaire national en matière de sécurité ferroviaire et donne au Roi le pouvoir de déterminer les Règles Nationales de Sécurité (RN) pour 4 grands domaines :

- Les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
- Les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités chargées de l'entretien
- Les exigences applicables au matériel roulant utilisant les sillons
- Les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire

Les RN pour chacun de ces domaines sont définies par le biais d'Arrêtés Royaux (AR) spécifiques, un cas spécifique de la STI OPE et la transposition nationale de l'article 4.2.3.7 de la STI OPE :

- Arrêté royal du **XX** déterminant les exigences applicables à l'Infrastructure<sup>[5]</sup> (dit AR Infrastructure)
- Arrêté royal du 6 décembre 2020 déterminant les exigences applicables au Matériel Roulant utilisant les sillons<sup>[6]</sup> (dit AR Matériel Roulant)
- Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire<sup>[7]</sup> (dit AR Principes)
- Arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien<sup>[8]</sup> (dit AR Personnel de Sécurité)
- Arrêté Royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train<sup>[9]</sup> (dit AR signaux lumineux)

## SSICF - DVIS

- Arrêté Royal du 9 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant sans utilisation de sillons et de personnel de sécurité effectuant des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé <sup>[10]</sup> (dit AR Hors Sillon)
- Arrêté royal du 16 Janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires <sup>[11]</sup> (dit AR Règles d'enquête)
- Points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1 – Règles relatives aux trains (cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE)
- Les documents publiés par le gestionnaire infrastructure en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE.

L'AR Infrastructure et l'AR Matériel Roulant ne prescrivent pas de règles nationales de sécurité s'appliquant aux Entreprises Ferroviaires dans le cadre de la demande d'un CSU. En revanche, les autres AR's, le cas spécifique de la STI OPE et les documents publiés par le gestionnaire de l'infrastructure fixent des RN dont le demandeur d'un CSU doit pouvoir démontrer qu'elles sont respectées.

*L'annexe 1* du présent guide énonce toutes les exigences des règles de sécurité nationale et définit pour chacune des exigences ce que l'on attend du demandeur en termes de documentation

*L'annexe 2* du présent guide contient toutes les exigences qui ne sont pas des règles nationales de sécurité, mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur de CSU parce qu'elles sont liées à une règle nationale.

*L'annexe 3* du présent guide contient les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure

L'article 68 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire modifié par l'AR du 21 janvier 2021 stipule que :

*« § 6. Le roi détermine les modalités de publication de l'ensemble des éléments visés aux paragraphes 3, 4 et 5, ainsi que la publication des éléments visés aux points 4.2.1.2.2.1, 4.2.2.5.1B et le 4.8.1 du règlement d'application (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications techniques d'interopérabilité du sous-système d'exploitation et de contrôle du trafic du système ferroviaire et abrogeant la décision 2012/757/UE, sans préjudice de son article 6. »*

L'Arrêté royal 30 septembre 2020 relatif à la procédure d'avis conforme de l'Autorité de sécurité et à la publication des éléments visés à l'article 68, §6, du Code ferroviaire <sup>[12]</sup> (dit AR avis conforme) prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure publie tous les éléments nationaux susmentionnés.

L'évaluation de ces dispositions n'est pas prévue dans le cadre de l'évaluation de la partie nationale du dossier de demande. Néanmoins, il est important que le demandeur veille à ce que les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure conformément aux dispositions légales applicables soient correctement pris en compte et mis en œuvre.

Le demandeur d'un certificat de sécurité unique n'est pas tenu d'inscrire les documents relatif à *l'annexe 3* dans le guichet unique.

Si l'ERA est l'organisme de certification de sécurité, le SSICF consultera l'ERA pour vérifier que les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure ont été correctement pris en considération et intégrés dans le système de gestion de la sécurité du demandeur.

Si le SSICF est l'organisme de certification de sécurité, le SSICF vérifiera que les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure ont été correctement pris en compte et intégrés dans le système de gestion de la sécurité du demandeur.

### 2.1.2 L'AR Personnel de Sécurité

L'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup> définit les règles nationales s'appliquant au personnel de sécurité. Le personnel de sécurité est le personnel d'une EF, exerçant, même occasionnellement, une ou plusieurs tâches critiques de sécurité. Les exigences de l'AR Personnel de Sécurité focalisent principalement sur le personnel de sécurité exerçant des tâches critiques de sécurité non liées à la conduite des trains ou à l'accompagnement des trains de voyageurs. Néanmoins, certains articles fixent également des exigences additionnelles à celles de la réglementation européenne pour ces tâches critiques de sécurité.

L'AR définit, au sein de son annexe 2, une liste de tâches qui doivent être considérées comme tâche critique de sécurité par l'EF si celle-ci, ou un de ses sous-traitants, exécute la tâche critique de sécurité en question. L'annexe 2 de l'AR personnel de sécurité couvre 3 grandes « familles » de tâches critiques de sécurité :

- **A** - Tâches critiques de sécurité liées à la préparation des trains. Cette famille de tâches critiques de sécurité vient compléter et renforcer les exigences de la STI OPE en la matière (*Appendice G – Exigences minimales de qualification professionnelle pour la tâche préparation des trains* de la STI OPE).
- **B** - Tâches critiques de sécurité liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains. Ces tâches critiques de sécurité relèvent principalement du domaine de compétence du GI.
- **C** – Autres Tâches critiques de sécurité. Cette « famille » de tâches critiques de sécurité contient des tâches critiques de sécurité qui ne relèvent ni de la « famille » A, ni de la « famille » B. Ces tâches critiques de sécurité peuvent être pertinentes pour le GI ou les EF, elles incluent, par exemple, des tâches telles que « diriger la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire [...] », « assurer la mission d'un factionnaire », « assurer la surveillance et la desserte des quais » etc.

En plus de cette liste minimale de tâches critiques de sécurité, qui doivent être reprises si elles sont pertinentes, l'article 8 de l'AR demande également aux EF d'identifier les autres tâches critiques de sécurité qui sont pertinentes dans le cadre de ses activités, sur la base de ses analyses des risques.

L'AR Personnel de Sécurité définit de plus les règles et exigences s'appliquant au personnel de sécurité, et couvre notamment les domaines suivants :

- **L'aptitude professionnelle (article 11)**. L'AR ne définit pas en détails les exigences en termes de compétences professionnelles pour les tâches critiques de sécurité. Néanmoins, pour les tâches critiques de sécurité listées en annexe 2, une liste non-contraignante de connaissances pertinentes est fournie. De plus, l'AR renvoie aux exigences générales de la section 4.6 de la STI OPE qui impose que le personnel « a acquis les compétences professionnelles appropriées pour exécuter toutes les tâches critiques de sécurité ».
- **L'aptitude médicale et psychologique (article 12)**. L'AR renvoie aux exigences de la section 4.7 de la STI OPE en ce qui concerne l'aptitude médicale et psychologique. Il est possible pour l'EF d'y déroger, pour certaines tâches critiques de sécurité, sur la base de ses analyses.
- **La délivrance des documents certifiant l'habilitation (article 13)**. L'EF doit délivrer au membre du personnel de sécurité un document certifiant l'habilitation. Ceci est l'acte officiel par lequel l'EF atteste qu'une personne est autorisée à exécuter des tâches critiques de sécurité.
- **Le personnel de sécurité représentant un risque pour la sécurité**. L'AR précise le rôle et pouvoir du GI en matière de contrôle du taux d'alcool du personnel de sécurité et de suspension de celui-ci (par le biais de la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire), dans le cas où il présenterait un risque pour la sécurité ferroviaire. L'AR définit également les obligations des membres du personnel de sécurité ou de l'EF dans le cas où un membre du personnel de sécurité représente un risque.

En complément des explications fournies au sein l'*Annexe I* : Tableau de correspondance par rapport aux exigences définies dans les règles nationales de ce guide, un *guide d'aide à la mise en application de l'AR Personnel de Sécurité* <sup>[15]</sup> a été publié dans le cadre d'un groupe de travail sectoriel. Il est conseillé au demandeur de consulter ce guide pour préparer sa demande de CSU.

### 2.1.3 L'AR Principes

L'AR Principes<sup>[7]</sup> fixe le cadre réglementaire pour l'exploitation de l'infrastructure, et donc la gestion de l'interface entre le GI et les EF. L'AR définit les rôles et responsabilité du GI et des EF, et il définit trois grandes catégories de mesures pour garantir la sécurité d'exploitation:

- **Les spécifications techniques d'utilisation du réseau** (Annexe 1 de l'AR Principes). Les spécifications techniques d'utilisation du réseau fixent les règles dictées par les caractéristiques du réseau qui doivent être respectées par les utilisateurs de l'infrastructure. Elles sont notamment dues à la conception des systèmes de signalisation de l'infrastructure, du rail et des installations de traction électriques. Les spécifications techniques sont prescrites par le GI et les domaines qui sont couverts par ces spécifications techniques sont définis par l'annexe 1 de l'AR Principes.
- **Les procédures opérationnelles** relatives à la sécurité d'exploitation (Annexe 2 de l'AR Principes). Les procédures opérationnelles résultent du processus de conception des sous-systèmes structurels que le GI met en service et elles sont donc prescrites par celui-ci. L'annexe 2 définit les thèmes qui doivent être couverts par les procédures opérationnelles.
- **Les dispositions organisationnelles** (Annexe 3 de l'AR Principes). Les dispositions organisationnelles fixent les modalités à respecter par les parties concernées. L'annexe 3 de l'AR définit les matières minimales qui doivent faire l'objet de dispositions organisationnelles entre le GI et les EF. Les dispositions organisationnelles sont définies conjointement entre le GI et les EF.

Le GI prescrit donc les spécifications techniques d'utilisation du réseau et les procédures opérationnelles tandis que les dispositions organisationnelles sont déterminées conjointement entre le GI et les EF. Il définit l'ensemble de ces prescriptions au travers de la Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI) partie 3 et partie 4

Les exigences du RDEI parties 3 et 4 n'ont pas de statut de règle nationale, mais le demandeur est également censé démontrer qu'il se conforme à ces règles, car cela lui permet de démontrer qu'il respecte les dispositions de l'AR Principes<sup>[7]</sup>, qui est une règle de sécurité nationale. Les annexes 1, 2 et 3 de l'AR Principes<sup>[7]</sup> sont donc reprises à *l'annexe 1* du présent guide, car elles font l'objet des parties 3 et 4 du RDEI.

### 2.1.4 L'AR Feux avants

Pour certains types de véhicules, il existe une exception aux exigences de l'article 4.2.2.1.2. de la STI OPE stipulant que chaque véhicule doit être équipé de 3 feux avant éclairés à la tête d'un train. Cette exception est incluse dans l'AR Signaux lumineux<sup>[9]</sup> et la règle nationale qui en résulte est énoncée à *l'annexe 1* du présent guide.

### 2.1.5 L'AR Hors sillons

Le titre 2 de l'AR Hors sillons<sup>[10]</sup> décrit les exigences applicables au personnel de sécurité effectuant des tâches essentielles à la sécurité de la direction d'un véhicule de force dans le contexte de l'exploitation d'une installation ferroviaire ou d'un raccordement privé. Les règles nationales résultant de cet AR sont énoncées à *l'annexe 1* du présent guide.

### 2.1.6 L'AR règles d'enquête

L'AR Organe d'enquête<sup>[11]</sup> contient un certain nombre de règles nationales relatives à l'enquête sur les accidents et incidents d'exploitation effectués par l'organe d'enquête. Les règles nationales résultant de cet AR sont énoncées à *l'annexe 1* du présent guide.

### 2.1.7 Le cas particulier visé à la section 4.2.2.1.3.2. de la STI OPE.

La Belgique peut continuer à appliquer ses règles nationales notifiées pour les trains de marchandises qui doivent être équipés de deux feux rouges de queue allumés en permanence comme condition pour circuler sur les routes de son réseau ferroviaire si elle est justifiée par des pratiques d'exploitation déjà en vigueur et/ou des règles nationales notifiées avant la fin janvier 2019.

## SSICF - DVIS

Le demandeur CSU doit démontrer qu'il est conforme aux points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1 – Exigences relatives aux trains si le transport de marchandises est l'une de ses activités. Ces points figurent à l'*annexe 1* du présent guide.

### 2.1.8 Les documents publiés par le gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre l'application de la section 4.2.3.7. de la TSI OPE

Le point 4.2.3.7 indique :

« Le gestionnaire infrastructure, après consultation ::

- De toutes les entreprises ferroviaires exploitant des trains sur son infrastructure ou, le cas échéant, de leurs organismes représentatifs ;
- des gestionnaires d'infrastructure voisins, en tant que de besoin ;
- des autorités locales et des organismes représentatifs des services d'urgence (dont les services d'incendie et de secours) aux niveaux local ou national, selon le cas,

doit définir, publier et mettre à disposition des mesures appropriées pour gérer les situations d'urgence et rétablir les conditions d'exploitation normales de la ligne.

Par exemple, ces mesures doivent prendre en considération :

- Les collisions
- Les incendies affectant les trains
- Les évacuations des trains
- Les accidents dans les tunnels
- Les incidents impliquant des marchandises dangereuses
- Les déraillements

L'entreprise ferroviaire doit fournir toutes les informations spécifiques liées à ces circonstances au gestionnaire de l'infrastructure, en particulier concernant la récupération et le réenraillement des trains.

En outre, l'entreprise ferroviaire doit avoir des processus permettant d'informer les voyageurs sur les procédures d'urgence et de sécurité à bord.

Afin de se conformer à cette exigence de la STI OPE , le GI établit un plan d'urgence contenant toutes les situations d'accident identifiées par la STI OPE

Ce plan d'urgence fait l'objet de la section 511 – Plan d'urgence d'Infrabel – Coordination entre le GI et les UI qui fait partie du RDEI.

L'exigence selon laquelle le demandeur CSU doit avoir un plan d'urgence interne compatible avec le plan d'urgence interne du gestionnaire de l'infrastructure est reprise à l'*annexe 1* du présent guide.

### 2.1.9 Les exigences qui ne sont pas des règles nationales

L'*annexe 2* du présent guide contient toutes les exigences qui ne sont pas des règles de sécurité nationale, mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur CSU parce qu'elles sont liées à une règle nationale.

### 2.1.10 Les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure

Comme indiqué à la section 2.1.1 « Cadre législatif et les règles nationales », le GI publie les éléments nationaux visés aux paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 68 du Codex ferroviaire, ainsi que ceux visés aux points 4.2.1.2.2.1., 4.2.2.5.1B. et 4.8.1 de la STI OPE.

Il s'agit des sections 1,3, 4 et 5 du RDEI, du registre infrastructure (RINF) en du RDEI fascicule I 12 – Registre d'information pour l'exploitation de l'infrastructure, en particulier.

Les parties 3 et 4 du RDEI ont déjà été traitées car elles découlent directement de l'AR Principes [7] De même, la partie 5 a également été traitée étant donné qu'elle est publiée par le gestionnaire de l'infrastructure en application du 4.2.3.7 de la STI OPE.

Par conséquent, il reste la partie 1 du RDEI et le RINF - Registre de l'information pour le fonctionnement de l'infrastructure. Vous trouverez plus d'informations sur ces éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure à l'annexe 3.

L'évaluation de ces éléments n'est pas prévue dans le cadre de l'évaluation de la partie nationale du dossier de demande. Néanmoins, il est important que le demandeur veille à ce que les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure soient correctement pris en compte et mis en œuvre conformément aux dispositions juridiques applicables.

Le demandeur du certificat de sécurité unique n'est pas tenu d'enregistrer les documents relatif à l'annexe 3, dans le guichet unique.

## 2.2 Évaluation du respect des règles nationales de sécurité dans le cadre des demandes de CSU

### 2.2.1 Principe de l'évaluation du volet national concernant la Belgique

En tant qu'ANS de la Belgique, le SSICF prendra en charge l'évaluation du volet national concernant la Belgique d'une demande de CSU, si le domaine d'exploitation du demandeur inclut une partie du réseau ferroviaire belge.

Le point 8 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup> précise les documents qui doivent être joints à la demande de CSU, pour l'évaluation du volet national. Cela inclut deux types de document :

- Une « description ou autre élément montrant comment les dispositions de gestion de la sécurité tiennent compte des règles nationales applicables notifiées [...] »
- Les « informations mettant en relation le système de gestion de la sécurité [...] et les exigences définies dans les règles nationales [...] »

#### Cas où le SSICF n'est pas l'OCS

Même dans le cas où le SSICF n'est pas l'OCS, le SSICF analysera le SGS du demandeur afin de déterminer si celui-ci prend en compte et permet de satisfaire aux exigences des RN belges. Dans ce cas-ci, l'ERA assurera néanmoins l'évaluation « générale » du SGS par rapport aux exigences européennes, et plus particulièrement par rapport aux exigences de la directive (UE) 2016/798<sup>[1]</sup> et du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>.

Le SSICF se coordonnera tout au long de l'évaluation avec l'ERA ainsi qu'avec les autres ANS impliquées dans l'évaluation. Dans ce cadre, le SSICF partagera avec l'ERA ses points de vue et les résultats préliminaires de son évaluation. S'il existe des points communs à l'évaluation du SSICF et de l'ERA, le SSICF et l'ERA harmoniseront leurs attentes respectives en ce qui concerne l'évaluation des points en question. Néanmoins, en tant qu'OCS, en accord avec l'article 3, §1 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>, il convient de noter que c'est l'ERA qui sera chargée de la définition des modalités de coordination entre les différentes parties en présence.

### 2.2.2 Les parties du SGS adaptées au contexte belge

Le SGS du demandeur d'un CSU doit pouvoir fonctionner dans le contexte belge. Les règles nationales de sécurité émanant de l'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, de l'AR Principes<sup>[7]</sup>, des exigences des tomes du RDEI qui en découlent, l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, l'AR Hors-Sillons <sup>[10]</sup>, l'AR Organe d'enquête <sup>[11]</sup>, les points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1- Règles relatives aux trains et les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE auront un impact sur les thèmes clé suivants du SGS:

- La thématique « **Contexte relatif à l'organisation** » du SGS (section I de l'annexe I du règlement (EU) 2018/762<sup>[3]</sup>). Le demandeur doit démontrer comment il a identifié et maintient le respect des règles nationales de sécurité qui lui sont applicables.
- La thématique « **information et communication** » du SGS (section 4.4 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). L'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, l'AR Principes<sup>[7]</sup>, ainsi que des exigences des tomes du RDEI qui en découlent de l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, l'AR Hors-Sillons <sup>[10]</sup>, l'AR Organe d'enquête <sup>[11]</sup>, les points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1- Règles relatives aux trains et les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE doivent être prises en compte. En outre, les parties 3 et 4 du RDEI, l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup> ainsi que les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE doivent être intégrées dans les règles internes de sécurité. Les risques en lien avec les règles nationales de sécurité doivent être communiqués au personnel ainsi qu'aux parties externes concernées.
- La thématique « **mesures à prendre pour faire face aux risques** » du SGS (section 3.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). L'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, l'AR Principes<sup>[7]</sup>, ainsi que des exigences des tomes du RDEI qui en découlent, l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, l'AR Hors-Sillons <sup>[10]</sup>, l'AR Organe d'enquête <sup>[11]</sup>, les points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1- Règles relatives aux trains et les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE doivent être prises en compte pour la gestion des risques.
- La thématique « **informations documentées** » du SGS (section 4.5 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Les parties pertinentes des règles internes de sécurité pour une catégorie de personnel devraient être incluses dans le manuel pour cette catégorie de personnel.
- La thématique « **objectifs de sécurité et planification** » du SGS (section 3.2 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Les objectifs de sécurité et les plans connexes pour les atteindre devraient tenir compte des exigences juridiques et autres, y compris de l'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, l'AR Principes<sup>[7]</sup>, des exigences des tomes du RDEI qui en découlent, l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, l'AR Hors-Sillons <sup>[10]</sup>, l'AR Organe d'enquête <sup>[11]</sup>, les points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1- Règles relatives aux trains et les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE.
- La thématique « **rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation** » du SGS (section 2.3 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Ce thème est influencé par l'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup> qui complète les exigences de la réglementation européenne sur le personnel effectuant des tâches essentielles à la sécurité.
- La thématique « **compétences** » du SGS (section 4.2 de l'annexe I du Règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Cette thématique est impactée par l'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, qui vient compléter les exigences de la réglementation européenne concernant le personnel exécutant des tâches critiques de sécurité.
- Le thème « **Planification et contrôle de l'exploitation** » du SGS (Section 5.1 de l'annexe I du Règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Le demandeur doit s'assurer que ses règles opérationnelles sont conformes aux

exigences liées à l'AR personnel de sécurité <sup>[8]</sup>, l'AR principes <sup>[7]</sup>, des exigences du RDEI qui en découlent, de l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, de l'AR Hors-sillons <sup>[10]</sup> et des points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1 – Règles relatives aux trains.

- Le thème « **Contractants, partenaires et fournisseurs** » du SGS (Section 5.3 de l'annexe I du Règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Les contrats conclus avec des contractants, des partenaires et des fournisseurs doivent être conformes aux exigences liées à l'AR personnel de sécurité <sup>[8]</sup>, l'AR principes <sup>[7]</sup>, des exigences du RDEI qui en découlent, de l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, de l'AR Hors-sillons <sup>[10]</sup>, des points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1 – Règles relatives aux trains ainsi qu'aux documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 du le STI OPE.
- Le thème « **Gestion des situations d'urgence** » du SGS (Section 5.5 de l'annexe I du Règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Ce thème est régi par l'AR personnel de sécurité <sup>[8]</sup>, l'AR principes <sup>[7]</sup>, les exigences du RDEI qui en découlent, ainsi que par les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 du le STI OPE.
- La thématique « **Evaluation des performances** » du SGS (section 6 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>), L'AR Personnel de Sécurité<sup>[8]</sup>, l'AR Principes<sup>[7]</sup>, ainsi que des exigences des tomes du RDEI qui en découlent, l'AR Feux lumineux <sup>[9]</sup>, l'AR Hors-Sillons <sup>[10]</sup>, l'AR Organe d'enquête <sup>[11]</sup>, les points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1- Règles relatives aux trains et les documents publiés par le GI en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE doivent être contrôlées si cela est nécessaire compte-tenu de la gestion des risques.
- Le thème « **Tirer des enseignements des accidents et des incidents** » du SGS (section 7.1 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762<sup>[3]</sup>). Ce thème est régi par l'AR Règles d'enquête <sup>[11]</sup>.

Si l'ERA est l'organisme de certification de sécurité, le SSICF consultera l'ERA pour vérifier que les éléments pertinents du SGS concernant ces thématiques tiennent compte des règles nationales.

Si le SSICF est l'organisme de certification de sécurité, il vérifiera si les éléments pertinents du SGS concernant ces thématiques tiennent compte des règles nationales.

### 2.2.3 *Démonstration et évaluation du respect des exigences des règles nationales et des exigences liées à une règle nationale.*

#### *Principe de la démonstration du respect des exigences des RN et des exigences liées aux RN par le demandeur*

Afin de démontrer le respect des RN, le demandeur devra démontrer que la documentation de son SGS est conforme aux RN et définit des dispositions internes pour en permettre leur respect.

Pour mener à bien cette démonstration, le demandeur devra utiliser les tableaux croisés repris en annexes 1 et 2 de ce guide et indiquer la correspondance avec la documentation de son SGS en regard des différentes exigences des RN reprises en annexe 1 et des exigences liés à des RN reprises en *annexe 2*.. L' *Annexe 1* et *2* représentent donc des tableaux décrivant et expliquant toutes les exigences des RN (*annexe 1*) et les exigences qui ne sont pas des RN mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues car elles sont en lien avec des RN(*Annexe 2*).. Une fois ces tableaux complétés, le demandeur devra les importer dans le guichet unique.

Le demandeur fournit des éléments de preuve pour chacune des exigences issues des RN et des exigences liées aux RN. Par le biais des tableaux croisés en *Annexe 1 et 2*, le demandeur doit donc présenter la traçabilité entre chacune des exigences citées ci-dessus et la documentation de son SGS (documents justificatifs de la prise en compte des exigences citées ci-dessus).

Si le demandeur estime qu'une exigence d'une RN ou liée à une RN ne s'applique pas ou que partiellement à sa situation, il explicite cela au sein des tableaux croisés repris en *annexe 1 et 2* de ce guide en détaillant les raisons pour lesquelles il estime que la RN n'est pas pertinente dans le cadre de ses activités.

### *Évaluation du respect des exigences des RN et des exigences liées aux RN*

Au cours de son évaluation, le SSICF évaluera la pertinence et la complétude des éléments de preuves référencés par le demandeur sur base des tableaux croisés reprises en *Annexe 1 et 2* au sein du formulaire en ligne afin de déterminer si ceux-ci permettent de satisfaire aux exigences des RN ou liées aux RN.

Au-delà de ces vérifications, le SSICF prend en compte, notamment dans le cadre des dossiers de renouvellements, les résultats passés (événements de sécurité, inspections, audits) de l'EF pour affiner son échantillonnage.

Le SSICF répertoriera les problèmes identifiés ou les demandes d'informations complémentaires au cours de l'évaluation au sein du registre des problèmes du guichet unique (voir section 6.5 -*Gestion des problèmes* du guide à l'intention des demandeurs de l'ERA<sup>[13]</sup> et section 1.4.4 *L'évaluation détaillée* de ce guide si le SSICF est l'OCS). De même que pour l'évaluation du volet européen de la demande, le demandeur fournira les réponses et les informations complémentaires qui sont nécessaires pour résoudre les problèmes identifiés par le biais du registre des problèmes du guichet unique. Les problèmes seront catégorisés de la même manière que dans le cadre de l'évaluation de la conformité par rapport à la réglementation européenne (type 1, 2, 3, 4).

#### **Cas où le SSICF n'est pas l'OCS**

Le SSICF coordonnera son évaluation avec celle de l'ERA qui mènera l'évaluation « générale » du SGS et l'évaluation de la conformité de celui-ci par rapport aux réglementations européennes. En plus de partager les résultats de ses activités d'évaluation de la conformité aux RN belges, le SSICF partagera également avec l'ERA ses points de vue et observations s'il estime que ceux-ci sont de nature à alimenter l'évaluation de la conformité du SGS de l'EF par rapport aux exigences de la réglementation européenne.

#### *Audit, inspections et visites*

Comme indiqué au sein de la section 1.4.4 *L'évaluation détaillée*, le besoin d'audits, inspections et visites sera évalué sur la base de l'analyse documentaire du SSICF au cours de son évaluation, si le SSICF est l'OCS..

#### **Cas où le SSICF n'est pas l'OCS**

Le SSICF se coordonnera avec l'ERA, et éventuellement d'autres ANS, s'il est estimé que des audits, inspections et visites sont nécessaires dans le cadre de l'évaluation de la demande. Le SSICF, l'ERA et les autres ANS éventuelles se coordonneront également dans le cadre de la communication au demandeur en amont des audits, inspections et visites éventuelles, afin d'informer celui-ci du périmètre de ceux-ci et de définir les modalités pratiques qui s'y rapportent.

### *2.2.4 Prise de décision et clôture de l'évaluation*

La section 1.4.5 *Clôture de l'évaluation détaillée et prise de décision* détaille les modalités de prise de décision applicables dans le cas où le SSICF est l'OCS.

Lorsque le SSICF est l'OCS, il aura la responsabilité de la décision et prendra en compte dans sa décision à la fois les aspects liés à l'évaluation de la conformité par rapport à la réglementation européenne et nationale. Comme indiqué au sein de la section 2.2.3 *Démonstration et évaluation du respect des exigences des règles nationales*, les problèmes identifiés lors l'évaluation de la conformité des règles nationales seront catégorisés de la même manière (type 1, 2, 3, 4) que ceux relevant de l'évaluation de la conformité par rapport à la

réglementation européenne et auront de ce fait un impact sur la prise de décision qui sera fonction de leur type (voir section [1.4.4 L'évaluation détaillée](#)).

### **Cas où le SSICF n'est pas l'OCS**

Lorsque l'ERA agit en tant qu'OCS, elle a la responsabilité de la décision de délivrance du CSU et communiquera la décision au demandeur, par le biais du guichet unique.

Néanmoins, en conformité avec les dispositions de l'article 11 §3 du règlement (UE) 2018/763<sup>[2]</sup>, le SSICF participera activement à la motivation de la décision de délivrance du CSU. Ainsi, avant de statuer sur la délivrance d'un CSU, l'ERA, le SSICF et les autres ANS concernées par le domaine d'exploitation :

- Discuteront des résultats de leurs évaluations respectives
- S'accorderont sur les éventuelles préoccupations résiduelles qui seront prises en considération lors de la supervision ultérieure
- Conviendront des éventuelles restrictions ou conditions d'utilisation à inclure dans le CSU

Si le demandeur est amené à établir un plan d'actions concernant les préoccupations résiduelles, le SSICF travaillera en collaboration avec les autres ANS concernées pour déterminer quelle ANS suivra l'exécution du plan d'actions.

## 3. Aspects administratifs liés à l'introduction d'une demande

---

### 3.1 Régime linguistique

Tant lorsque le SSICF est l'OCS que lorsque c'est l'ERA qui l'est et qu'il évalue la partie nationale, les entreprises ferroviaires doivent introduire leur demande ou partie de demande de CSU soumise au SSICF conformément aux principes des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative.

Dans tous les cas, toutes les pièces du dossier doivent être communiquées dans la même langue que celle de la demande.

### 3.2 Droits et redevances

Tant lorsque le SSICF est l'OCS que lorsque c'est l'ERA qui l'est et qu'il évalue la partie nationale, une redevance est due en rémunération des prestations effectuées pour la délivrance, la révision ou le renouvellement d'un CSU, conformément aux articles 79 et suivants du Code ferroviaire.

La redevance est fixée à 125 euros par heure entamée. Ce montant est indexé chaque année et le montant indexé sera publié sur le site du SSICF.

Lorsque le SSICF est l'OCS, il adressera une facture au demandeur lorsque le processus d'évaluation sera terminé et qu'il aura rendu sa décision.

Si le demandeur retire sa demande avant que le SSICF ait pris sa décision, il restera néanmoins redevable des heures déjà prestées

Le paiement doit être effectué au plus tard trente jours après la date d'envoi de la facture et selon les instructions figurant dans cette facture.

Le demandeur peut demander au SSICF une estimation non contraignante du montant de la redevance ou des informations sur la date d'envoi des factures. Il peut également, à tout moment au cours du traitement de son dossier, interroger le SSICF pour savoir si le coût risque de dépasser le montant estimatif de plus de 15 %,

En cas de non-paiement de la redevance dans le délai prévu, le SSICF peut suspendre la validité du certificat de sécurité unique.

### 3.3 Accords transfrontaliers

Aucun accord transfrontalier n'a été conclu avec la NSA d'autres États membres .

### 3.4 Exigences en matière d'assurance

Les exigences en matière d'assurance sont liées à l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire. Il n'y a pas d'exigence complémentaire liée à l'obtention d'un CSU.

### 3.5 Procédure nationale de recours

*Demande de révision*

Lorsque le SSICF est l'OCS, s'il rend une décision négative concernant la délivrance d'un CSU, le demandeur peut demander la révision de cette décision dans le mois qui suit sa réception.

## **SSICF - DVIS**

La demande de révision doit être introduite via le guichet unique et être accompagnée d'une liste des éléments qui, selon le demandeur, n'ont pas été dûment pris en considération lors du processus d'évaluation.

Cependant, toute information complémentaire qui aurait été fournie après l'adoption de la décision de délivrer ou de refuser un certificat de sécurité unique ne peut constituer une preuve recevable.

S'il l'estime nécessaire, le SSICF peut inviter le demandeur pour l'entendre sur ces éléments. Le demandeur peut également demander à être entendu. Dans ce cas, il veillera à formuler cette demande dès l'introduction de sa demande de révision.

Dans tous les cas, le SSICF rend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision.

### *Recours juridictionnel*

Si le SSICF confirme sa décision négative, le demandeur peut introduire un recours auprès de la Cour des marchés (Place Poelart, 1 – 1000 Bruxelles). Le recours peut être introduit en français ou en néerlandais, selon la langue dans laquelle la décision attaquée est rédigée.

Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la Cour, le recours doit être formé, par citation, dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision.

Le recours ne suspend pas par lui-même la décision, mais la Cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée.

La procédure est régie par les articles 221/3 et 221/4 du Code ferroviaire et par le Code judiciaire.

## Références

### Références réglementaires

- [1] Directive (UE) 2016/798 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire
- [2] Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°653/2007
- [3] 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
- [4] Loi du 30 août 2013 portant le Code Ferroviaire, modifié par la loi du 21 janvier 2021
- [5] Arrêté royal du **XX** déterminant les exigences applicables à l'infrastructure
- [6] Arrêté royal du 6 décembre 2020 déterminant les exigences applicables au matériel roulant utilisant les sillons
- [7] Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
- [8] Arrêté royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien
- [9] Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train
- [10] Arrêté Royal du 9 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant sans utilisation de sillons et de personnel de sécurité effectuant des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé
- [11] Arrêté Royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires
- [12] Arrêté Royal du 30 septembre 2020 relatif à la procédure d'avis conforme de l'Autorité de sécurité et à la publication des éléments visés à l'article 68, §6, du Code ferroviaire

### Références non-réglementaires

- [13] Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, Guide – Guide d'introduction d'une demande pour la délivrance de certificats de sécurité uniques – guide à l'intention des demandeurs, v1.2, 04/05/2020
- [14] Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, User Guide for Applicants, One Stop Shop, V1.20 31/08/2020
- [15] Guide d'aide à la mise en application du nouvel Arrêté Royal « personnel de sécurité », groupe de travail sectoriel, v1, 19/06/2020.

# Annexe I : Tableau de correspondance par rapport aux exigences des règles nationales

---

## Principe de cette annexe

Cette annexe constitue le tableau de correspondance aux différentes règles nationales belges. Elle a pour but de permettre la conformité par rapport aux règles nationales belges.

Ainsi les règles nationales de sécurité et les attentes de l'ANS en ce qui concerne celles-ci sont décrites et expliquées au sein de ce tableau que le demandeur doit faire correspondre les éléments de preuve constitutifs du volet national de son dossier. Son SGS permet de se conformer aux dispositions des règles nationales belges.

Pour ce faire, le modèle de tableau présenté en page suivante est utilisé.

À compléter par l'autorité nationale de sécurité		À compléter par le demandeur de CSU	
Référence (Référence à la règle nationale de sécurité pertinente notifiée)	Exigences (Intitulé de l'exigence définie dans la règle de sécurité nationale pertinente notifiée)	Documents justificatifs (Référence du document / version / date / chapitre / section etc.)	Description (Brève description du document)
AR Principes art. x, §x	<p><b>Description:</b> La règle est ici décrite. Il peut s'agir soit de la règle en elle-même soit d'une version simplifiée de celle-ci (afin de faciliter la compréhension). Dans la mesure du possible, la règle est décrite sans référence à d'autres articles de la loi et/ou de la réglementation.</p> <p><b>Explication:</b> La règle nationale de sécurité est ici expliquée. Des informations supplémentaires sont apportées pour mieux comprendre le fondement et le principe de la règle, sa signification et ce qu'elle implique pour l'EF.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> Les attentes en termes d'éléments de preuves documentaires sont ici explicitées. Il s'agit ici d'expliciter les attentes minimales du SSICF par rapport au dossier du demandeur.</p>	Le demandeur indique ici les références aux documents (et sections de ces documents) constitutifs de son dossier qui permettent de démontrer que l'EF est en conformité par rapport aux exigences de la règle nationale de sécurité.	L'EF doit ici décrire de manière brève la manière dont les références au dossier permettent de répondre aux exigences de la réglementation belge.

## SSICF - DVIS

Le code couleur suivant aide à l'identification des références aux règles et dispositions nationales.

AR Personnel de Sécurité	Arrêté Royal du 9 août 2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien
AR Principes	Arrêté Royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire
AR Feux avants	Arrêté Royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train
AR Hors Sillons	Arrêté Royal du 9 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant sans utilisation de sillons et de personnel de sécurité effectuant des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé
AR Règles d'enquête	Arrêté Royal du 16 janvier 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires
Cas spécifique de la STI OPE	Points 8.2.2 et 8.2.4.1 du RSEIF 4.1 – Règles relatives aux trains (cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE)
Mesures prises en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE	Les documents publiés par le gestionnaire infrastructure en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE.

## Annexe I : Tableau de correspondance par rapport aux exigences définies dans les règles nationales

		À compléter par le demandeur de CSU	
Référence	Exigences	Documents justificatifs	Description
(Référence à la règle nationale de sécurité pertinente notifiée)	(Intitulé de l'exigence définie dans la règle de sécurité nationale pertinente notifiée)	(Référence du document / version / date / chapitre / section etc.)	(Brève description du document)
<b>AR du 9/08/2020 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien</b>			
AR Personnel de Sécurité art. 3, §1	<p><b>Description:</b> Le personnel de sécurité des UI ne peut, à aucun moment de son service, être sous l'emprise de substances susceptibles d'altérer la vigilance, la concentration ou le comportement telles que l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes.</p> <p><b>Explication:</b> C'est une règle pour éliminer les risques résultant des activités menées par le personnel de sécurité de l'UI sous l'influence de substances affectant la vigilance, la concentration ou le comportement, comme l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes. Le personnel de sécurité doit avoir connaissance de cette règle et s'y conformer.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La politique de l'EF concernant la consommation de substances affectant la vigilance, la concentration ou le comportement, notamment en ce qui concerne l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes</li> <li>■ La manière dont cette politique est communiquée au personnel de sécurité</li> <li>■ Les mesures de prévention, sensibilisation, contrôle, sanction et réhabilitation en la matière pour le personnel de sécurité</li> </ul>		

<p>AR Personnel de Sécurité art. 3, §2</p>	<p><b>Description:</b> Le personnel de sécurité des UI ne peut pas se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool égale ou supérieure à 0,20 gramme pour 1 000 ou par la présence dans l'air expiré d'une concentration d'alcool pur égale ou supérieure à 0,09 milligramme par litre.</p> <p><b>Explication:</b> Cette règle précise le seuil réglementaire en ce qui concerne la tolérance pour le taux d'alcool du personnel de sécurité. Le personnel de sécurité de l'EF doit avoir connaissance de cette règle et s'y conformer.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La politique de l'EF concernant la consommation de substances affectant la vigilance, la concentration ou le comportement, notamment en ce qui concerne l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes</li> <li>■ La manière dont cette politique est communiquée au personnel de sécurité</li> <li>■ Les mesures de prévention, sensibilisation, contrôle, sanction et réhabilitation en la matière pour le personnel de sécurité</li> </ul> <p>La documentation devra en particulier décrire le taux d'alcool toléré au sein de l'entreprise pour le personnel de sécurité. Ce taux d'alcool devra être inférieur ou, au maximum, égal au taux d'alcool maximum toléré par la réglementation en la matière.</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 3, §3</p>	<p><b>Description:</b> Afin de prévenir ou d'arrêter une situation dangereuse, le GI demande à un membre du personnel de sécurité de l'UI de se soumettre à un contrôle du taux d'alcoolémie réalisé conformément à l'article 70 du Code ferroviaire ou dans le cadre de l'assistance technique qu'il fournit à l'autorité de sécurité conformément à l'article 77 §4 du Code ferroviaire, selon la procédure qu'il détermine.</p> <p>En cas de résultat positif ou de refus d'un test d'alcoolémie, le GI prend les mesures nécessaires, y compris la mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire.</p>		

	<p>Le GI entretient et étalonne l'appareillage utilisé dans le cadre du contrôle du taux d'alcoolémie conformément aux prescriptions du constructeur.</p> <p><b>Explication:</b>          Le GI a rôle définit réglementairement en matière de cessation des situations à risque et de contrôle du taux d'alcool du personnel de sécurité. Ainsi, lorsque le GI constate qu'un membre du personnel de sécurité met en danger la sécurité du trafic ferroviaire, il a l'obligation de lui demander de se soumettre à un test d'alcoolémie conformément à la procédure qu'il détermine.</p> <p>En cas de résultat positif ou de refus d'un test d'alcoolémie, le GI décide immédiatement de prendre les mesures nécessaires, y compris la mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Code ferroviaire. l'exécution des tâches critiques pour la sécurité (dans ce cas, le membre du personnel de sécurité devra immédiatement cesser l'exécution de tâches critiques de sécurité).</p> <p>Le personnel de sécurité doit avoir connaissance de ces dispositions et du fait qu'il doit collaborer avec les agents du GI lorsque ceux-ci identifient des situations dangereuses et procèdent à des contrôles du taux d'alcool.</p> <p><b>Documentation attendue:</b>          La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La politique de l'EF concernant la consommation de substances affectant la vigilance, la concentration ou le comportement, notamment en ce qui concerne l'alcool, les drogues ou les médicaments psychotropes</li> <li>■ La manière dont le personnel de l'EF doit agir s'il fait l'objet d'un contrôle du GI. Cela devrait notamment inclure la nécessité pour le personnel de sécurité de répondre favorablement et de collaborer avec le GI lorsque celui-ci souhaite effectuer un contrôle du taux d'alcool et que le membre du personnel de sécurité doit cesser l'exécution de toute tâche critique de sécurité si le résultat du contrôle du taux d'alcool est positif (c'est-à-dire supérieur à la limite réglementaire). En complément, la documentation devrait également prescrire une obligation pour le membre du personnel de sécurité d'informer la ou les EF pour lesquelles il travaille s'il fait l'objet d'un contrôle du taux d'alcool supérieur à la limite réglementaire.</li> </ul>		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La manière dont la politique et la marche à suivre en cas de contrôle est communiquée au personnel de sécurité de l'EF</li> <li>■ Les mesures de prévention, sanction et réhabilitation du personnel de sécurité.</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 4, §1</p>	<p><b>Description:</b> Dès qu'un membre du personnel de sécurité constate ou est informé qu'il constitue personnellement et individuellement un risque pour la sécurité ferroviaire, il cesse d'exercer ses tâches critiques de sécurité et en informe immédiatement le ou les UI qui l'emploie(nt).</p> <p><b>Explication:</b> C'est un principe général qui s'applique au personnel de sécurité: il doit arrêter l'exécution des tâches critiques de sécurité s'il est un risque.</p> <p>Si un membre du personnel de sécurité présente personnellement et individuellement un risque pour la sécurité ferroviaire (sur base de son propre jugement ou sur base d'une information provenant d'un tiers), il doit cesser d'exécuter ses tâches critiques de sécurité et en informer immédiatement le ou les EF qui l'emploie(nt). Le personnel de sécurité doit avoir connaissance de ce principe.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les mesures à prendre par un membre du personnel de sécurité dès qu'il constate ou est informé qu'il présente personnellement et individuellement un risque pour la sécurité ferroviaire, y compris la cessation de l'exécution de tâches critiques de sécurité et la notification et information immédiate du ou des UI pour lesquels il travaille</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité est informé de ces mesures</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 4,§2</p>	<p><b>Description:</b> Dès qu'un membre du personnel de sécurité de l'UI constate un fait pouvant constituer un risque pour la sécurité ferroviaire, il en informe immédiatement le GI.</p> <p><b>Explication:</b> C'est une règle de base concernant l'obligation d'information du GI par le personnel de sécurité en cas d'identification de situations dangereuses.</p>		

	<p>Dès qu'un membre du personnel de sécurité d'une EF découvre un fait pouvant présenter un risque pour la sécurité ferroviaire, il doit immédiatement en informer le GI afin que celui-ci puisse prendre les mesures appropriées.</p> <p>Le personnel de sécurité doit avoir connaissance de cette règle et savoir comment il doit procéder pour informer le GI s'il identifie une situation dangereuse.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le fait que le personnel de sécurité a une obligation d'information du GI en cas d'identification de fait pouvant constituer un risque pour la sécurité ferroviaire</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité doit informer le GI</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité a été informé de cette obligation et des mesures à prendre pour informer le GI</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 4,§3</p>	<p><b>Description:</b> Lorsque l'UI constate ou est informé qu'un membre du personnel de sécurité qu'il emploie ou qui travaille pour son compte, constitue un risque pour la sécurité ferroviaire, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris la mesure de suspension de l'exécution des tâches critiques de sécurité.</p> <p><b>Explication:</b> C'est une règle ayant pour but de limiter les risques associés à l'exécution de tâches critiques de sécurité par du personnel de sécurité représentant un risque pour la sécurité ferroviaire.</p> <p>Si l'EF constate ou est informée que le personnel de sécurité qu'il emploie ou qui travaille pour son compte constitue un risque pour la sécurité du ferroviaire, elle doit immédiatement prendre les mesures nécessaires, y compris la mesure de suspension de l'exécution de tâches critiques de sécurité afin de mettre fin à ce risque. Cela doit permettre de mettre fin au risque et de prévenir sa réapparition.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> Documentation décrivant les mesures, y compris la mesure de suspension de l'exécution des tâches critiques de sécurité que l'EF prend lorsqu'elle est informée</p>		

	<p>qu'un membre de son personnel de sécurité présente un risque pour la sécurité ferroviaire.</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 5</p>	<p><b>Description:</b>                  Lorsque le GI constate ou est informé, conformément à l'article 4 §2, qu'un membre du personnel d'un UI constitue un danger pour la sécurité ferroviaire, il demande à ce dernier de lui présenter le document certifiant son habilité à exécuter une ou plusieurs tâches critiques de sécurité.</p> <p>S'il apparaît que le membre du personnel est certifié pour exercer une ou plusieurs tâches critiques de sécurité, le GI prend les mesures qu'il estime nécessaires, y compris la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire.</p> <p>Il en fait de même lorsqu'il estime que le comportement d'un membre du personnel de sécurité de l'UI peut laisser présumer une inaptitude médicale ou psychologique.</p> <p>Le GI soumet le personnel de sécurité de l'UI qui fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire à un contrôle du taux d'alcoolémie.</p> <p><b>Explication:</b>                  Il s'agit ici d'une règle renforçant le rôle et la responsabilité du GI en matière de contrôle et de cessation de l'exécution de tâches critiques de sécurité par du personnel de sécurité représentant un risque pour la sécurité ferroviaire.</p> <p>Lorsque le GI constate ou est informé qu'un membre du personnel d'une EF met en danger la sécurité ferroviaire ou s'il présume qu'un membre du personnel de sécurité est inapte psychologiquement ou médicalement, le GI prend les mesures qu'il juge nécessaires et peut prononcer la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire. Cette mesure suspend immédiatement l'habilitation du personnel de sécurité à l'exercice de tâches critiques de sécurité.</p> <p>Si le GI décide d'appliquer la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire., il soumet systématiquement le membre du personnel de sécurité faisant l'objet de la mesure préventive à un contrôle du taux d'alcoolémie.</p> <p>Le personnel de sécurité doit avoir connaissance du rôle et du pouvoir du GI en la matière, et il doit respecter la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire si celle-ci est prise contre lui-même par le GI.</p>		

	<p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devrait décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le rôle du GI en matière de contrôle du personnel de sécurité et la cessation de l'exécution de tâches critiques de sécurité, y compris la capacité de celui-ci à prendre la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire à l'encontre du personnel de l'EF</li> <li>■ La marche à suivre par le personnel de sécurité lorsque celui-ci fait l'objet d'un contrôle par le GI. Cela devra notamment mettre en avant l'obligation de collaborer avec les agents du GI dans ce cadre et de se soumettre aux contrôles du taux d'alcool demandés par celui-ci</li> <li>■ La marche à suivre par le personnel de sécurité si celui-ci fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire prise par le GI, y compris en termes d'information de la ou des EF pour lesquelles il travaille</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité a été informé de ces mesures.</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 6,§1</p>	<p><b>Description:</b> Lorsque le GI décide de procéder à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire, il remet un document confirmant cette mesure préventive au membre du personnel de sécurité concerné.</p> <p>Le modèle de document figure à l'annexe I de l'AR.</p> <p>Le GI en informe immédiatement le ou les UI concerné(s) et au plus tard le jour ouvrable suivant à l'autorité de sécurité.</p> <p><b>Explication:</b> Il s'agit d'une exigence qui s'applique au GI mais qui formalise l'obligation d'information de celui-ci vis-à-vis des EF dans le cadre de la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire.</p> <p>Lorsque le GI décide de procéder à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire, il remet un document confirmant l'application de cette mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire au membre du personnel de</p>		

	<p>sécurité concerné. Le modèle de document qui doit être utilisé par les agents du GI figure à l'annexe I de l'AR.</p> <p>Le GI doit en informer immédiatement le(s) EF concernée(s) et au plus tard le jour ouvrable suivant à l'autorité de sécurité. L'EF doit donc définir en interne la marche à suivre si elle est notifiée par le GI, pour s'assurer qu'effectivement le membre du personnel de sécurité ne prenne plus part à l'exécution des tâches critiques de sécurité. Cette information doit également initier une analyse permettant d'identifier les causes de l'application de cette mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire afin de prendre des mesures pour éviter qu'une situation similaire ne se reproduise (voir article 7).</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p> <p>La documentation de l'EF devrait décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les mesures qui doivent être prises par un membre du personnel de sécurité de l'EF lorsque celui-ci fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire prise par le GI et qu'il reçoit dans ce cadre le document prévu à cet effet de la part du GI. Cela doit inclure l'obligation d'information de la ou des EF pour lesquelles ce membre du personnel de sécurité travaille</li> <li>■ La manière dont le GI peut informer l'EF en cas de mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire prise à l'encontre d'un membre du personnel de sécurité</li> <li>■ La manière dont cette information va être traitée au sein de l'EF lorsqu'elle a été communiquée par le GI ou par le membre du personnel lui-même et les mesures qui vont être prises par l'EF sur la base de cette information. Ces mesures doivent notamment avoir pour but de : <ul style="list-style-type: none"> <li>– S'assurer que le membre du personnel de sécurité n'est plus affecté à l'exécution de tâches critiques de sécurité</li> <li>– Faire cesser toute situation dangereuse similaire qui pourrait éventuellement exister au sein de l'EF</li> <li>– D'analyser les causes de la suspension du personnel de sécurité et d'éviter qu'une situation similaire ne se reproduise.</li> </ul> </li> </ul>		
--	--	--	--

AR Personnel de Sécurité art. 6, §2	<p><b>Description:</b> La mesure préventive concerne l'ensemble des tâches pour lesquelles le membre du personnel de sécurité est certifié, même si ces tâches sont exercées au sein de plusieurs UI.</p> <p><b>Explication:</b> C'est une règle de base actant le caractère « général » de la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire. Elle a pour but d'éviter que le personnel de sécurité faisant l'objet d'une mesure préventive n'exécute des tâches critiques de sécurité autres que celles pour laquelle il a été suspendu ou exécute des tâches critiques de sécurité pour le compte d'autres EF.</p> <p>Si le comportement d'un membre du personnel de sécurité comporte un risque lors de l'exécution d'une tâche critique de sécurité particulière pour une EF particulière, alors il est présumé que son comportement représente également un risque lors de l'exécution de toutes les tâches critiques de sécurité pour lesquelles le membre du personnel de sécurité est certifié et pour toutes les EF faisant appel à ses services.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devrait décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le fait que la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire couvre toutes les tâches pour lesquelles le membre du personnel de sécurité est certifié ainsi que toutes les EF</li> <li>■ Les mesures prises par l'EF afin d'empêcher l'affectation de membres du personnel de sécurité faisant l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité est informé de ses obligations en matière d'information et de cessation d'exécution de tâches critiques de sécurité s'il fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70 § 3 du Code ferroviaire</li> </ul>		

AR Personnel de Sécurité art. 7, §1	<p><b>Description:</b> L'UI responsable d'un membre du personnel de sécurité impliqué dans une situation qui a conduit à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire, une mesure de suspension prise par l'UI, ou une autre situation à risque, analyse les faits afin de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Décider ou non de mettre fin à la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire ou à la mesure de suspension prise par l'UI.</li> <li>2. Prendre les mesures nécessaires afin d'éviter qu'une situation similaire ne se reproduise.</li> </ol> <p><b>Explication:</b> Il s'agit ici d'une règle visant à définir l'obligation de l'EF dans le cas où une situation à risque associée au personnel de sécurité a été détectée, et a éventuellement menée à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire (prise par le GI) ou une mesure de suspension (prise par l'EF). L'objectif est d'imposer aux EF la conduite d'une analyse des faits afin de limiter les risques liés à la réaffectation du membre du personnel de sécurité qui a fait l'objet d'une mesure de suspension (prise par l'EF) ou mesure préventive visée à l'article 70, § 3 (prise par le GI), et d'éviter que des situations similaires ne se reproduisent.</p> <p>Dans ce cas, l'EF doit analyser les faits afin de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Décider, le cas échéant, de mettre fin ou non à la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire ou à la mesure de suspension prise par l'UI. Il s'agit ici de déterminer si le membre du personnel de sécurité peut être réaffecté à l'exécution de tâches critiques de sécurité si celui-ci a fait l'objet d'une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire ou à la mesure de suspension prise par l'UI.</li> <li>2. Prendre les mesures nécessaires pour éviter que la situation qui a conduit à une situation à risque associée au personnel de sécurité ne se reproduise. Il s'agit ici notamment d'identifier les causes racines de la situation pour pouvoir mettre en place des mesures évitant la survenue de ces causes racines</li> </ol> <p><b>Documentation attendue:</b></p>		

	<p>Documentation décrivant la manière dont l'EF s'assure que les situations à risque associées au personnel de sécurité sont analysées afin de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Décider, de mettre fin ou non à la mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire ou à la mesure de suspension prise par l'UI.</li> <li>2. Prendre les mesures nécessaires pour éviter que la situation qui a conduit à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire, à une mesure de suspension ou une situation à risque autre impliquant le personnel de sécurité, ne se reproduise.</li> </ol> <p>La documentation devra notamment décrire la méthodologie d'analyse, les collaborateurs qui ont la charge de la conduite de l'analyse et de sa vérification, et enfin les prescriptions en ce qui concerne la documentation et l'archivage des analyses (voir article 7 §2 ci-dessous).</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 7, §2</p>	<p><b>Description:</b> L'UI met les éléments de son analyse factuelle et la justification de sa décision à la disposition de l'autorité de sécurité.</p> <p><b>Explication:</b> L'EF doit documenter et archiver les éléments de son analyse des faits des situations à risque associées au personnel de sécurité, y compris lorsque celles-ci ont donné lieu à l'adoption d'une mesure de suspension du membre du personnel de sécurité.</p> <p>Cette analyse et la justification de la décision de l'EF doivent être disponibles pour que l'autorité de sécurité puisse la consulter.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> Documentation décrivant comment l'EF documente et archive les analyses des faits et ses justifications de décisions pour les situations qui ont conduit à une mesure préventive visée à l'article 70, § 3 du Code ferroviaire ou tout autre situation à risque impliquant le personnel de sécurité, afin que ceux-ci puissent être présentés à l'autorité de sécurité si nécessaire.</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 8</p>	<p><b>Description:</b> L'UI identifie et définit dans son système de gestion de la sécurité les tâches critiques de sécurité ainsi que les conditions nécessaires à leur exécution.</p>		

	<p>L'UI reprend au minimum les tâches critiques de sécurité reprises à l'annexe 2, colonne A, à l'exception de celles qui ne sont pas effectuées dans le cadre de son activité.</p> <p>L'UI peut adapter, réduire ou compléter les connaissances liées à l'exécution des tâches critiques de sécurité reprises à l'annexe 2, colonne B, sur la base d'une analyse des risques.</p> <p><b>Explication:</b>          Cette exigence ne concerne pas le personnel de l'EF exerçant les tâches critiques de sécurité de conduite d'un train et d'accompagnement d'un train.</p> <p>C'est une règle mise en place pour spécifier ce qui doit être considéré comme tâches critiques de sécurité et comment celles-ci doivent être définies au sein du SGS.</p> <p>Cette règle établit le principe général selon lequel l'EF a la responsabilité de l'identification et de la définition des tâches critiques de sécurité que ses activités incluent.</p> <p>Cependant, l'article prescrit en même temps une <b>liste minimale</b> de tâches (au sein de l'annexe 2) qui doivent être considérées comme tâches critiques de sécurité. Il en découle donc que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Si l'activité de l'EF inclut des tâches correspondant à l'annexe 2, colonne A de l'AR, ces tâches doivent être systématiquement considérées comme tâches critiques de sécurité. L'EF doit donc mener une analyse de son activité pour identifier les tâches critiques de sécurité listées à l'annexe 2 qu'elle exécute.</li> </ul> <p>L'annexe 2 définit ainsi trois « grand domaine » de tâches critiques de sécurité qui doivent être reprises comme tâches critiques de sécurité par l'EF si l'EF exécute les tâches en question:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Domaine A.</b> Les tâches critiques de sécurité liées à la préparation des trains.</li> <li>– <b>Domaine B.</b> Les tâches critiques de sécurité liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.</li> <li>– <b>Domaine C.</b> Les autres tâches critiques de sécurité</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ En plus de cette liste « minimale » de tâches critiques de sécurité, l'EF doit mener ses analyses de risques et identifier, sur cette base, les autres tâches critiques de sécurité qui sont liées à son activité. Il s'agit ici d'identifier et de</li> </ul>		
--	---	--	--

	<p>définir au sein du SGS des tâches critiques de sécurité qui, le cas échéant, ne sont pas listées au sein de l'annexe 2.</p> <p>Il convient ici de noter que la définition de tâches critiques de sécurité qui s'applique dans le cadre de l'AR, et qui doit donc être utilisée par l'EF pour l'identification des tâches critiques autres que celles de l'annexe 2, est celle de l'appendice J de la STI OPE: <i>“Tâche exécutée par le personnel lorsqu'il contrôle ou influe sur le mouvement d'un train, et qui est susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire.”</i></p> <p>En ce qui concerne la « liste minimale » de tâches critiques de sécurité de l'annexe colonne A, pour celles-ci, la colonne B de l'annexe 2 fournit une liste « non-contraignante » de connaissances liées à l'exécution de tâches critiques de sécurité. Néanmoins, l'EF peut adapter, réduire ou compléter les connaissances liées à l'exécution de ces tâches critiques de sécurité sur la base de ses analyses de risques.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra inclure les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La description de l'activité de l'EF et la description des tâches critiques de sécurité (autre que la conduite des trains et l'accompagnement des trains) qui y sont associées, ainsi que les conditions nécessaires à leur exécution</li> <li>■ Un tableau croisé dans lequel l'EF relie les différentes catégories de personnel aux tâches critiques pour la sécurité qu'elle a identifiées (et notamment les tâches critiques pour la sécurité énumérées à l'annexe 2, colonne A, à l'exception de celles qui ne sont pas effectuées dans le cadre de son activité)</li> <li>■ Les analyses ayant permis de déterminer lesquelles des tâches critiques de sécurité de l'annexe 2, colonne A sont exécutées par l'EF dans le cadre de ses activités</li> <li>■ Les analyses des risques ayant permis l'identification des autres tâches critiques de sécurité (autres que celles de l'annexe 2, colonne A) liées à l'activité de l'EF</li> <li>■ Les exigences de connaissances et compétences associées aux tâches critiques de sécurité et les analyses ayant permis de déterminer ces besoins en connaissances et compétences</li> </ul>		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pour les tâches critiques de sécurité de l'annexe 2, colonne A, si l'EF a modifié les exigences de connaissances par rapport à celles données en annexe 2, colonne B, l'EF devrait fournir l'analyse de risques justifiant un tel ajustement.</li> <li>■ Une description de poste pour toutes les catégories de personnel exerçant une (des) TCS correspondant aux TCS et aux compétences associées</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 9</p>	<p><b>Description:</b> Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité est au minimum âgé de dix-huit ans révolus.</p> <p><b>Explication:</b> Il s'agit d'un critère de sélection et recrutement pour le personnel de sécurité. Cette règle s'applique à toutes les tâches critiques de sécurité (y compris la tâche critique de sécurité d'accompagnateur de train, comme précisé par l'article 2 § 3), à l'exception de la tâche critique de sécurité liée à la conduite de train.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation devra décrire les critères de sélection et de recrutement des membres du personnel de sécurité (à l'exclusion de ceux qui effectuent les tâches critiques pour la sécurité liées à la conduite de train) et reprendre comme critère la nécessité d'un âge minimum de 18 ans pour l'affectation à l'exécution de tâches critiques de sécurité.</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 10, §1</p>	<p><b>Description:</b> Le présent article traite des compétences linguistiques nécessaires au personnel de sécurité pour lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations normales, dégradées ou d'urgence.</p> <p>Le GI adopte la forme et le contenu des communications ainsi que les procédures à utiliser dans le cadre des éléments qu'il adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68 du Code ferroviaire.</p> <p><b>Explication:</b> L'AR fixe des exigences concernant les compétences linguistiques pour le personnel de sécurité exécutant des tâches critiques de sécurité à l'interface entre le GI et les EF (autre que la conduite et l'accompagnement des trains).</p>		

	<p>L'article 10, §1, §2 et §3 traitent des connaissances linguistiques que doit satisfaire le personnel de sécurité (à l'exception du personnel effectuant les tâches critiques de sécurité liées à la conduite d'un train ou accompagnant un train) pour pouvoir communiquer activement et efficacement dans des conditions normales, dégradées et d'urgence.</p> <p>Le GI détermine la forme et le contenu des communications ainsi que les procédures à suivre dans le contexte des éléments qu'il adopte, en l'absence de STI ou en plus des STI. L'EF doit surveiller, mettre à jour et mettre à la disposition du personnel de sécurité le contenu des communications ainsi que les procédures à suivre pour les communications. Celles-ci sont établies par le GI et font l'objet des RDEI.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> Documentation décrivant comment l'EF met à jour et met à la disposition du personnel de sécurité des procédures de communication à suivre établies par le GI (à l'exception du personnel qui exécute des tâches critiques pour la sécurité liée à la conduite d'un train ou accompagnement d'un train).</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 10, §2</p>	<p><b>Description:</b> Le personnel de sécurité, qui communique avec le GI sur des questions déterminantes pour la sécurité, possède un niveau de compétence linguistique suffisant dans les langues indiquées par le GI.</p> <p>Les compétences linguistiques du personnel de sécurité doivent lui permettre au minimum de dialoguer et d'échanger des communications relatives à la sécurité, à l'organisation du travail et à la régularité du trafic conformément aux dispositions figurant dans les éléments que le GI adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68 du Code ferroviaire.</p> <p>Ces communications s'appuient sur des procédures formalisées faisant appel à des messages écrits et/ou à des formulaires imposés par le GI.</p> <p><b>Explication:</b> C'est une règle pour réduire les risques liés aux communications de sécurité, dans le cas où la langue opérationnelle du GI n'est pas la langue maternelle du personnel de sécurité.</p>		

	<p>Cette exigence ne s'applique qu'au personnel exerçant des tâches critiques de sécurité autre que la conduite et l'accompagnement d'un train, et exerçant des tâches critiques de sécurité à l'interface entre l'EF et le GI.</p> <p>Le GI détermine les procédures formalisées, les messages écrits et les formulaires pour la communication opérationnelle au travers des RDEI. Le personnel de sécurité pouvant être amené à appliquer ces modalités de communication dans une langue qui n'est pas sa langue maternelle doit avoir un niveau de compétence suffisant dans la langue opérationnelle du GI.</p> <p>L'AR définit simplement que le niveau de langue du personnel de sécurité doit être suffisant. Il appartient à l'EF d'établir les critères permettant de déterminer du caractère suffisant de la maîtrise des compétences linguistiques et de définir la manière dont elle obtient l'assurance que ceux-ci sont satisfaits.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures formelles d'utilisation des messages écrits et / ou des formulaires imposés par la GI par le biais des RDEI. Ces procédures formelles devront être reprise au sein de la documentation métier se rapportant au personnel de sécurité qui est amené à les mettre en oeuvre.</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité est formé à l'utilisation des messages écrits et/ou formulaires imposés par la GI qui sont pertinents dans le cadre de ses tâches critiques de sécurité.</li> <li>■ La manière dont l'EF assure la formation linguistique du personnel de sécurité afin que celui-ci acquiert un niveau de compétence linguistique suffisant pour exécuter les tâches critiques de sécurité dont il a la charge et assurer les communications de sécurité qui s'y rapporte, en conformité avec les dispositions du RDEI. L'EF doit assurer ce type de formation lorsque le personnel de sécurité travaillant à l'interface avec le GI est amené à travailler dans des situations dans lesquels la langue opérationnelle du GI ne correspond pas à sa langue maternelle.</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 10, §3</p>	<p><b>Description:</b> L'UI décrit dans son système de gestion de la sécurité les compétences linguistiques liées aux tâches critiques de sécurité qu'il a identifiées en fonction des langues indiquées par le GI.</p>		

	<p>L'UI évalue les compétences linguistiques lors de la certification visée à l'article 13 et fonde son évaluation sur trois niveaux de connaissances linguistiques:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les compétences linguistiques suffisantes en français</li> <li>2. Les compétences linguistiques suffisantes en néerlandais</li> <li>3. Les compétences linguistiques suffisantes en français et en néerlandais</li> </ol> <p><b>Explication:</b> C'est une règle pour réduire les risques liés à la communication, notamment dans le cas où la langue opérationnelle du GI n'est pas la langue maternelle du personnel de sécurité. Cette exigence ne s'applique qu'au personnel exerçant des tâches critiques de sécurité autre que la conduite et l'accompagnement d'un train, et exerçant des tâches critiques de sécurité à l'interface entre l'EF et le GI.</p> <p>L'AR prescrit simplement que le personnel de sécurité doit avoir un niveau de compétences linguistiques suffisant dans la langue opérationnelle du GI, mais il ne prescrit pas un niveau de langue en tant que tel. Il revient à l'EF de déterminer les exigences de compétences linguistiques qui doivent être satisfaites par son personnel de sécurité dans chaque langue, en fonction de la localisation des postes de travail et des prescriptions en matière de langue opérationnelle (la langue opérationnelle étant définie par le GI).</p> <p>En plus du lieu de travail (qui détermine la langue opérationnelle fixée par le GI), pour déterminer le niveau de langue requis, l'EF doit notamment prendre en compte la nature des communications que le personnel de sécurité est amené à effectuer avec le GI, dans le cadre de l'exécution des tâches critiques de sécurité, que ce soit en mode normal, dégradé ou d'urgence.</p> <p>Sur la base de ses exigences en matière de compétences linguistiques pour son personnel de sécurité, l'EF doit évaluer les compétences linguistiques de son personnel de sécurité pour s'assurer que celui-ci à un niveau de maîtrise suffisant dans la / les langue(s) opérationnelle(s) dans lesquelles il est amené à travailler, si la/les langue(s) opérationnelle(s) en question ne correspondent pas à la langue maternelle du membre du personnel de sécurité.</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p>		
--	---	--	--

	<p>La documentation attendue devra décrire les aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le niveau de compétence linguistique requis pour le personnel de sécurité, en français et en néerlandais, en fonction de son lieu d'affectation, des tâches critiques de sécurité que celui-ci exécute et de l'existence d'une interface entre le GI et l'EF.</li> <li>■ La manière dont l'EF assure la formation linguistique du personnel de sécurité afin que celui-ci acquiert un niveau de compétence linguistique suffisant pour exécuter les tâches critiques de sécurité dont il a la charge et assurer les communications de sécurité qui s'y rapporte, en conformité avec les dispositions du RDEI. L'EF doit assurer ce type de formation lorsque le personnel de sécurité travaillant à l'interface avec le GI est amené à travailler dans des situations dans lesquels la langue opérationnelle du GI ne correspond pas à sa langue maternelle.</li> <li>■ La manière dont l'EF obtient l'assurance que son personnel de sécurité a acquis le / les niveaux de langues suffisants, notamment par le biais des évaluations. La documentation devra notamment démontrer que l'EF base son évaluation sur trois niveaux de compétences linguistiques:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les compétences linguistiques suffisantes en français</li> <li>2. Les compétences linguistiques suffisantes en néerlandais</li> <li>3. Les compétences linguistiques suffisantes en français et en néerlandais.</li> </ol> <p>Il convient de noter que l'évaluation des compétences linguistiques n'est requise que dans la mesure où la langue opérationnelle du GI ne correspond pas à langue maternelle du personnel de sécurité.</p> </li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 11, §1</p>	<p><b>Description:</b></p> <p>Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique visée à l'annexe 2, A, colonne A, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point 4.6. et à l'Appendice G de la STI OPE pour cette tâche.</p> <p>Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité visée à l'annexe 2, B et C, colonne A, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point, 4.6. de la STI OPE.</p> <p>Le membre du personnel de sécurité exerçant une tâche critique de sécurité autre qu'une tâche visée à l'annexe 2 identifiée par l'UI conformément à l'article 8, satisfait aux exigences minimales de compétences professionnelles pertinentes visées au point 4.6. de la STI OPE.</p>		

	<p><b>Explication:</b>          Cette exigence de l'AR ne concerne pas le personnel effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d'un train ou l'accompagnant un train.</p> <p>Il s'agit là d'une règle concernant les exigences de compétences professionnelles. L'AR renvoie aux dispositions de la STI OPE en la matière.</p> <p>La nature des renvois aux dispositions de la STI OPE varie en fonction des tâches critiques de sécurité qui sont exécutées par le personnel de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tâche critique de sécurité visée à l'annexe 2, A, colonne A. Ces tâches critiques de sécurité sont liées à la préparation des trains. Le personnel de sécurité exécutant ce type de tâche doit satisfaire aux exigences générales de compétences professionnelles du point 4.6 de la STI OPE sur le sujet mais également aux exigences de l'appendice G de la STI OPE. Cette appendice fixe des exigences additionnelles spécifiques pour le personnel de sécurité exécutant des tâches critiques de sécurité liées à la préparation des trains.</li> <li>■ Tâche critique de sécurité visée à l'annexe 2, B et C, colonne A. . Ces tâches critiques de sécurité sont celles liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains ainsi que les « autres tâches critiques de sécurité » de l'AR. Le personnel de sécurité exécutant ce type de tâche doit satisfaire aux exigences générales de compétences professionnelles du point 4.6 de la STI OPE.</li> <li>■ Tâche critique de sécurité autre qu'une tâche visée à l'annexe 2, identifiée par l'UI sur base de ses analyses. Tout comme le personnel de sécurité visé à l'annexe 2, B et C, colonne A, le personnel de sécurité effectuant des tâches critiques de sécurité autres que celles listées à l'annexe 2 doit se conformer aux exigences de compétences professionnelles du point 4.6 de la STI OPE.</li> </ul> <p>Le point 4.6 de la STI OPE spécifie notamment les exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le personnel de sécurité doit avoir « acquis les compétences professionnelles appropriées pour exécuter toutes les tâches critiques de sécurité nécessaires dans des situations normales, dégradées et d'urgence »</li> <li>■ Les EF effectuent une analyse des besoins en formation pour leur personnel et définissent un processus de réexamen et de mise à jour de leurs besoins de formation</li> </ul>		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les EF ont l'obligation de définir le processus d'évaluation de leur personnel de sécurité afin de satisfaire aux exigences spécifiées dans le règlement (UE) 2018/762</li> </ul> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation devra inclure les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures d'analyse des besoins en compétences et en formation pour le personnel de sécurité. Cela doit inclure à la fois les compétences professionnelles et linguistiques.</li> <li>■ Les compétences professionnelles nécessaires pour chacune des tâches critiques de sécurité exécutées par l'EF (recueil de compétences)</li> <li>■ Le programme de formation du personnel de sécurité et le lien entre le contenu de ce programme de formation et l'acquisition des compétences professionnelles requises pour l'exécution des tâches critiques de sécurité</li> <li>■ La documentation pédagogique utilisée pour la formation du personnel de sécurité ainsi que le lien entre la documentation pédagogique et les compétences qui doivent être acquises</li> <li>■ Une description du processus d'évaluation du personnel de sécurité pour l'ensemble des tâches critiques de sécurité</li> <li>■ Une description du processus d'actualisation des compétences et de formation continue du personnel de sécurité après affectation à l'exercice de tâches critiques de sécurité</li> </ul> <p>En complément, et plus spécifiquement, le personnel de sécurité exécutant des tâches critiques de sécurité visées à l'annexe 2, A, colonne A, la documentation devra démontrer que les exigences de l'appendice G sont satisfaites par le personnel de sécurité et devra donc démontrer de la prise en compte de ces exigences au sein des éléments suivants concernant les tâches critiques de sécurité en question :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le recueil de compétences pour les tâches critiques de sécurité en question</li> <li>■ Le programme de formation</li> <li>■ La documentation pédagogique</li> <li>■ Les processus d'évaluation</li> <li>■ Le processus de réactualisation des compétences et de formation continue</li> </ul>		
--	--	--	--

<p>AR Personnel de Sécurité art. 11,§2</p>	<p><b>Description:</b> L'UI détermine dans son système de gestion de la sécurité, parmi les exigences visées au paragraphe 1er, les exigences pertinentes pour chaque tâche critique de sécurité qu'elle a identifiée conformément à l'article 8, et les complète ou les adapte en fonction de son analyse des risques.</p> <p><b>Explication:</b> Cette exigence de l'AR ne concerne pas le personnel effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d'un train ou l'accompagnant un train.</p> <p>Il s'agit ici d'une règle générale en accord avec les principes de la STI OPE sur le sujet : l'EF a la responsabilité de l'identification et du développement des compétences nécessaires à l'exécution des tâches critiques de sécurité.</p> <p>L'EF doit donc mener des analyses des besoins pour identifier les compétences nécessaires à ses tâches critiques de sécurité. Ces analyses du besoin devraient par exemple prendre en compte les spécificités des opérations à réaliser, du poste de travail, des outils utilisés, des installations et du matériel (ex. matériel roulant).</p> <p>Pour fixer les exigences de compétence pour les tâches critiques de sécurité de l'annexe 2, colonne A de l'AR, l'EF peut notamment utiliser la colonne B de l'annexe 2 de l'AR.</p> <p>Cette règle s'applique à toutes les tâches critiques de sécurité, à l'exception des tâches critiques de sécurité de conduite ou à d'accompagnement d'un train.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La méthodologie d'analyse des besoins en compétence pour les tâches critiques de sécurité</li> <li>■ Les exigences de compétences associées à chaque tâche critique de sécurité identifiée par l'EF (recueil de compétences)</li> </ul> <p>Dans le cas où l'EF modifie les exigences de compétences pour les tâches critiques de sécurité de l'annexe 2 de l'AR, elle justifie les déviations éventuelles par le biais d'une analyse des risques (voir article 8).</p>		
--	---	--	--

<p>AR Personnel de Sécurité art. 12</p>	<p><b>Description:</b>                  Le point 4.7. de la STI OPE s’applique à tous les membres du personnel qui exécutent des tâches critiques de sécurité identifiées par l’UI conformément à l’article 8.</p> <p>Par dérogation à l’alinéa 1er, pour les tâches critiques de sécurité qui n’entrent pas dans le champ d’application du point 4.7. de la STI OPE, l’UI peut compléter ou adapter les conditions de santé et de sécurité qui y figurent, y compris la fréquence des examens, en concertation avec le médecin du travail, en tenant compte des postes de travail concernés et en se basant sur son analyse des risques.</p> <p>Il intègre dans son système de gestion de la sécurité les conditions de santé et de sécurité applicables à chaque tâche critique de sécurité identifiée.</p> <p><b>Explication:</b>                  Cette exigence de l’AR ne concerne pas le personnel effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d’un train et à l’accompagnement d’un train.</p> <p>C’est une règle ayant pour but de définir les conditions de santé et sécurité du personnel de sécurité (critères médicaux et psychologiques). Cette règle s’applique à toutes les tâches critiques de sécurité, à l’exception des tâches critiques de sécurité liées à la conduite et à l’accompagnement des trains.</p> <p>L’AR personnel de sécurité renvoie aux dispositions du point 4.7 de la STI OPE sur le sujet. Le point 4.7 de la STI OPE impose notamment différents types d’examens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L’examen médical avant affectation. Le contenu de cet examen est spécifié par le point 4.7.2.1.1 de la STI OPE</li> <li>■ L’évaluation psychologique avant affectation. Le contenu de ces évaluations est spécifié par le point 4.7.2.1.2 de la STI OPE</li> <li>■ L’examen médical périodique. La fréquence de ces examens est spécifiée au point 4.7.2.2.1 de la STI OPE tandis que le contenu minimal de l’examen périodique est spécifié au point 4.7.2.2.2 de la STI OPE</li> <li>■ L’examen médical ou l’évaluation psychologique supplémentaire. Les conditions et le principe de ces examens et/ou évaluations sont fixées au point 4.7.2.2.3 de la STI OPE.</li> </ul>		
---	--	--	--

	<p>Les exigences du point 4.7 de la STI OPE s'appliquent « par défaut » à l'ensemble du personnel de sécurité de l'EF. Néanmoins, il est possible de distinguer deux situations en fonction du type de tâches critiques de sécurité exécutées par le personnel de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pour les tâches critiques de sécurité visées à l'annexe 2, A et B, colonne A de l'AR. Pour ces tâches critiques de sécurité, l'EF ne peut déroger aux exigences du point 4.7 de la STI OPE car ces tâches critiques de sécurité sont dans le champ d'application de la STI OPE</li> <li>■ Pour les tâches critiques de sécurité visées à l'annexe 2, C, colonne A de l'AR et pour les tâches critiques de sécurité non listées à l'annexe 2, identifiées par l'EF sur la base de l'application de l'article 8. L'EF peut déroger aux exigences du point 4.7 STI OPE en concertation avec le médecin du travail, en tenant compte des postes de travail concernés et en se basant sur son analyse des risques.</li> </ul> <p><i>Note : Néanmoins, si l'EF identifie une TCS non listée à l'annexe 2 mais qui est liée au domaine des TCS-A ou TCS-B, la TCS en question tombera dans le champ d'application de la STI OPE et le point 4.7 sera donc applicable, sans possibilité de dérogation.</i></p> <p>L'EF doit documenter au sein de son SGS les conditions médicales et psychologiques applicables à chaque tâche critique de sécurité identifiée. Il doit donc exister une traçabilité claire entre les critères médicaux et psychologiques et l'ensemble des tâches critiques de sécurité.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les organismes choisis par l'EF pour effectuer les examens médicaux et évaluations psychologiques de son personnel de sécurité</li> <li>■ Les critères médicaux et psychologiques pour l'ensemble des tâches critiques de sécurité (en respectant sur ce sujet les prescriptions minimales du point 4.7 de la STI OPE)</li> <li>■ Le contenu des examens médicaux et évaluations psychologiques avant affectation (en respectant sur ce sujet les prescriptions minimales du point 4.7 de la STI OPE)</li> <li>■ Le contenu et la périodicité des examens médicaux et évaluations psychologiques après affectation (en respectant sur ce sujet les prescriptions minimales du point 4.7 de la STI OPE)</li> </ul>		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les circonstances dans lesquelles l’EF soumet son personnel à des examens médicaux ou des évaluations psychologiques supplémentaires et la manière dont le contenu de ces examens et évaluations est déterminé.</li> </ul> <p>Pour les tâches critiques de sécurité visées à l’annexe 2, C, colonne A de l’AR et pour les tâches critiques de sécurité non listées à l’annexe 2, si l’EF déroge aux exigences du point 4.7 de la STI OPE, la documentation décrira l’analyse de l’EF en la matière. Cette analyse prendra en compte les spécificités du poste de travail, inclura une analyse des risques et aura fait l’objet d’une concertation avec le médecin du travail</p>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 13, §1</p>	<p><b>Description:</b> L’UI délivre au membre du personnel de sécurité un document certifiant qu’il est habilité à exécuter une ou plusieurs tâches critiques de sécurité.</p> <p>Le membre du personnel de sécurité est en mesure de présenter ce document à tout moment durant l’exécution de son travail.</p> <p><b>Explication:</b> Cette exigence de l’AR ne concerne pas le personnel effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d’un train et l’accompagnement d’un train.</p> <p>C’est une règle destinée à réduire les risques associés à l’exécution de tâches critiques de sécurité par du personnel non autorisé (et donc potentiellement non formé, inapte médicalement, psychologiquement etc.). Cette règle s’applique à toutes les tâches critiques de sécurité, à l’exception des tâches critiques de sécurité liées à la conduite ou à l’accompagnement des trains.</p> <p>L’EF doit systématiquement délivrer le document certifiant l’habilitation au personnel de sécurité exécutant des tâches critiques de sécurité pour son compte, qu’il s’agisse du personnel propre de l’EF ou du personnel d’entreprises sous-traitantes.</p> <p>Au vu des autres exigences de l’AR, la délivrance d’un document certifiant l’habilitation ne peut être autorisée que si les conditions suivantes sont satisfaites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le membre du personnel est apte médicalement. Cela veut dire que l’examen médical a permis d’attester que le membre du personnel satisfait aux critères médicaux pour la / les tâche(s) critique(s) de sécurité pour laquelle / lesquelles il va se voir délivrer un document certifiant l’habilitation</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le membre du personnel est apte psychologiquement. Cela veut dire que l'évaluation psychologique a permis d'attester que le membre du personnel satisfait aux critères psychologiques pour la / les tâche(s) critique(s) de sécurité pour laquelle / lesquelles il va se voir délivrer un document certifiant l'habilitation</li> <li>■ Le membre du personnel est apte professionnellement. Cela veut dire que le membre du personnel de sécurité a acquis les compétences professionnelles requises pour l'exécution des tâche(s) critique(s) de sécurité pour laquelle / lesquelles il va se voir délivrer un document certifiant l'habilitation. Cela a notamment été vérifié par le biais d'une évaluation professionnelle appropriée.</li> </ul> <p>Le SGS de l'EF doit encadrer la délivrance des documents certifiants l'habilitation de manière à ce que ceux-ci soient délivrés uniquement au membre du personnel apte médicalement, psychologiquement et professionnellement. Le SGS doit notamment clairement identifier les personnes qui ont l'autorité suffisante pour délivrer des documents certifiants l'habilitation pour le compte de l'EF</p> <p><i>Note : L'EF a la responsabilité du personnel de sécurité du sous-traitant et doit intégrer au sein de son système de gestion de la sécurité ce personnel. Cela veut dire que l'EF est responsable de l'ensemble des aspects associés à la gestion de ce personnel (identification des besoins en compétence, développement des compétences, contrôle et monitoring du personnel de sécurité, délivrance de documents certifiants l'habilitation etc.). Cependant, il convient de noter que cela ne s'oppose pas à l'adoption de dispositions contractuelles entre l'EF et le sous-traitant permettant à l'EF de confier à son sous-traitant des éléments de la gestion du personnel de sécurité – néanmoins, l'EF gardera la responsabilité de cette catégorie de personnel.</i></p> <p>Les membres du personnel de sécurité doivent savoir qu'ils doivent toujours être en possession de leurs documents certifiants l'habilitation au cours de leur travail.</p> <p>Tout support est possible pour le document certifiant l'habilitation. Une version digitale est donc envisageable. Si c'est le cas, il y a lieu de définir dans le SGS les conditions liées à la gestion de tels documents digitaux afin d'éviter que ceux-ci puissent être falsifiés ou altérés. Il faudra également s'assurer qu'une tierce partie habilitée puisse accéder en tout temps et tout lieu aux informations de ces documents digitaux.</p>		
--	---	--	--

	<p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une description du processus de délivrance des documents certifiants l'habilitation et des conditions qui doivent être satisfaites pour autoriser la délivrance d'un tel document à un membre du personnel de sécurité</li> <li>■ Une identification claire des personnes ayant l'autorisation de délivrer des documents certifiants l'habilitation pour le compte de l'EF</li> <li>■ Les mesures prises par l'EF pour éviter la falsification ou l'altération des documents, en particulier dans le cas de la délivrance de documents digitaux</li> <li>■ Le modèle de document certifiant l'habilitation du personnel de sécurité (voir art. 13, §2 ci-dessous)</li> <li>■ L'obligation pour les membres du personnel de sécurité d'être capables de présenter leurs documents certifiant l'habilitation à tout moment au cours de leur travail et une description de la manière dont le personnel de sécurité a été informé de cette obligation.</li> </ul>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 13, §2</p>	<p><b>Description:</b> Le document visé certifiant l'habilitation du personnel de sécurité doit contenir au moins les informations suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le nom, le prénom et la date de naissance</li> <li>2. la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité autorisée(s)</li> <li>3. la date d'échéance de l'habilitation</li> <li>4. le ou les poste(s) de travail où la ou les tâche(s) peut(vent) être exercée(s), lorsque ce poste de travail nécessite une connaissance particulière liée à la desserte de dispositifs en relation avec la sécurité des circulations ferroviaires.</li> </ol> <p><b>Explication:</b> Cette exigence de l'AR ne concerne pas le personnel de sécurité effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d'un train et l'accompagnement d'un train.</p> <p>C'est une règle pour réduire les risques associés à l'exécution de tâches critiques de sécurité par du personnel non autorisé (et donc potentiellement non formé, inapte médicalement, psychologiquement etc.). L'AR vient spécifier le contenu minimal des documents certifiants l'habilitation. Les documents certifiants l'habilitation peuvent contenir des informations additionnelles si cela est jugé utile par l'EF.</p>		

	<p>L'EF peut bien évidemment inclure des informations additionnelles dans son modèle de document certifiant l'habilitation, en particulier si elle estime cela nécessaire pour cadrer et délimiter l'autorisation d'exécution des tâches critiques de sécurité. Il ne s'agit là que de prescriptions minimales en la matière.</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p> <p>La documentation attendue doit inclure un modèle de document certifiant l'habilitation du personnel de sécurité. Le modèle de document utilisé par l'EF doit inclure au moins les informations suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le nom, le prénom et la date de naissance</li> <li>2. la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité autorisée(s)</li> <li>3. la date d'échéance de l'habilitation</li> <li>4. le ou les poste(s) de travail où la ou les tâche(s) peut(vent) être exercée(s), lorsque ce poste de travail nécessite : <ul style="list-style-type: none"> <li>- une connaissance particulière liée à la desserte de dispositifs en relation avec la sécurité des circulations ferroviaires ;</li> <li>- ou des compétences spécifiques identifiées par l'EF.</li> </ul> </li> </ol>		
<p>AR Personnel de Sécurité art. 14</p>	<p><b>Description:</b></p> <p>La certification délivrée par l'UI n'est valable que si les conditions suivantes sont remplies:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Respect de la fréquence des examens relatifs aux conditions de santé et de sécurité telles que fixées par l'UI</li> <li>2. Conformité aux exigences de l'UI pour la formation continue</li> <li>3. Continuité suffisante dans l'exécution de la tâche critique de sécurité concernée.</li> </ol> <p>L'UI définit les conditions de continuité suffisante dans son système de gestion de la sécurité.</p> <p><b>Explication:</b></p> <p>Cette exigence de l'AR ne concerne pas le personnel effectuant des tâches critiques de sécurité liées à la conduite d'un train et l'accompagnement d'un train.</p> <p>C'est une règle pour réduire les risques associés à l'exécution de tâches critiques de sécurité par du personnel devenu inapte médicalement, psychologiquement ou professionnellement au cours du temps. Cette règle s'applique à toutes les tâches</p>		

	<p>critiques de sécurité, à l'exception des tâches critiques de sécurité liées à la conduite et à l'accompagnement d'un train.</p> <p>L'EF doit prendre en considération trois aspects pour décider ou non de maintenir la certification du personnel de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les examens médicaux et évaluations psychologiques périodiques. Le point 4.7 de la STI OPE fixe les prescriptions minimales en la matière, et il est possible d'y déroger pour certaines catégories de tâches critiques de sécurité (voir article 12 sur le sujet). La STI OPE impose les fréquences minimales ainsi que le contenu des examens médicaux périodiques mais elle n'impose pas d'exigences en matière d'évaluation psychologique périodique. L'EF peut décider de fixer de telles exigences au sein de son SGS</li> <li>■ La formation continue. Les exigences en matière de formation continue sont fixées par rapport au point 4.6 de la STI OPE (voir article 11). Le point 4.6 de la STI OPE fait lui-même référence aux exigences du règlement (UE) 2018/762 en la matière. L'EF a une obligation générale de formation continue de son personnel de sécurité qui doit lui permettre de s'assurer que les compétences de son personnel de sécurité sont maintenues et même renforcées si nécessaire</li> <li>■ La continuité suffisante dans l'exécution de la tâche critique de sécurité. Il n'y a pas d'exigence spécifique et prescriptive au sein de la réglementation sur le sujet. Il revient à l'EF de définir les exigences en la matière pour chacune des tâches critiques de sécurité sur la base de ses analyses, au sein de son SGS. L'EF devrait notamment définir un délai d'interruption de l'exercice de tâches critiques de sécurité ainsi qu'une fréquence minimale d'exécution de tâches critiques de sécurité conduisant à une formation additionnelle et/ou réévaluation de l'aptitude professionnelle.</li> </ul> <p>En matière de formation complémentaire et de continuité suffisante de l'activité, il convient également ici de faire le lien avec l'exigence du point 4.2.3 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762 qui impose la mise en place d'un dispositif « pour le retour au travail du personnel après un accident/incident ou une absence de longue durée; il prévoit notamment des formations supplémentaires si cela s'avère nécessaire ».</p> <p><i>Note : Il n'y a pas d'exigence explicite au sein de la réglementation en ce qui concerne le renouvellement des documents certifiants l'habilitation. Néanmoins, l'article 13 §2 spécifiant</i></p>		
--	---	--	--

	<p>les exigences de contenu des documents certifiants l'habilitation spécifique que ceux-ci doivent inclure une « date d'échéance ». Pour s'assurer de la cohérence entre les conditions de validité de la certification (tel qu'indiqué à l'article 14) et la date d'échéance de ceux-ci, il peut être judicieux de s'assurer que la date d'échéance est en accord avec les dates d'expiration des conditions de validité de la certification.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation du demandeur devra décrire les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les exigences de l'EF en matière d'examen médicaux et d'évaluations psychologiques périodiques pour l'ensemble des tâches critiques de sécurité</li> <li>■ Les exigences de l'EF en termes de formation continue, pour l'ensemble des tâches critiques de sécurité</li> <li>■ Les critères de continuité suffisante pour l'exécution des tâches critiques de sécurité. Ces critères devront couvrir l'ensemble des tâches critiques de sécurité de l'EF. Ils devront notamment spécifier les exigences de l'EF pour le maintien de la certification en termes de fréquence d'exécution minimale de la tâche critique de sécurité et/ou en termes de délai d'interruption de l'exécution de la tâche critique de sécurité (en prenant en compte, lorsque cela est pertinent, des critères associés à l'exécution des tâches critiques de sécurité à un poste de travail spécifique)</li> <li>■ La manière dont l'EF s'assure que seul le personnel de sécurité satisfaisant aux exigences en termes de santé et sécurité, de formation continue et de continuité suffisante exécute des tâches critiques de sécurité</li> <li>■ La manière dont l'EF s'assure que des documents certifiant l'habilitation valables ne soient pas en possession du personnel qui ne satisfait aux exigences du SGS de l'EF concernant les conditions de santé et sécurité, de formation continue ou de continuité de l'exercice de la TCS.</li> </ul>		
<p><b>Arrêté royal du 30 septembre 2020 déterminant les principes applicables à la sécurité d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire</b></p>			
<p>AR Principes art. 2, §2</p>	<p><b>Description:</b> Les utilisateurs de l'infrastructure doivent se conformer aux spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le gestionnaire de l'infrastructure et les intègrent dans leurs règles de sécurité internes.</p>		

	<p><b>Explication:</b></p> <p>Les spécifications techniques pour l'utilisation du réseau prescrites par le GI font partie de l'interface opérationnelle. L'interface opérationnelle est spécifiée au sein des RDEI. Elles contribuent à la mise en œuvre de fonctions opérationnelles permettant un trafic sécurisé sur le réseau.</p> <p>Le contenu minimal des spécifications techniques d'utilisation du réseau est fixé au sein de l'annexe I de l'arrêté royal et ont été prescrites par le GI au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Les utilisateurs de l'infrastructure doivent se conformer à ces spécifications techniques et les mettre en œuvre dans leurs règles de sécurité internes. Cela veut dire que les entreprises ferroviaires doivent incorporer au sein de leurs règles internes les dispositions du tome 3 du RDEI et s'assurer que le personnel a connaissance de ces spécifications.</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p> <p>La documentation de l'EF devra décrire les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité de l'EF. Celles-ci couvriront, entre autres, l'ensemble des spécifications techniques prescrites par le GI qui s'appliquent aux activités de l'EF, et qui sont décrites au sein du tome 3 du RDEI. L'EF devra clarifier les liens entre ses règles internes et les prescriptions du RDEI que celles-ci couvrent.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant que les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI.</li> <li>■ La manière dont le personnel pertinent de l'EF est formé pour acquérir la connaissance de ces règles de sécurité internes et la capacité de se conformer à celles-ci.</li> </ul>		
--	---	--	--

	<p>Pour plus de précisions en ce qui concerne la conformité par rapport aux spécifications techniques et aux prescriptions du RDEI sur le sujet ainsi que la démonstration de la conformité par rapport à celles-ci, il convient de se référer à la partie de ce tableau ci-dessous qui passe en revue l'annexe I de l'AR Principes.</p>		
<p>AR Principes art. 3, §2</p>	<p><b>Description:</b>                  Les utilisateurs de l'infrastructure se conforment aux procédures opérationnelles de sécurité d'exploitation définies par le gestionnaire de l'infrastructure et les mettent en œuvre dans leurs règles de sécurité internes.</p> <p>Les procédures opérationnelles ne peuvent être mises en œuvre, en cours d'exploitation, que par le personnel de sécurité habilité.</p> <p>Certaines procédures sont appliquées conjointement par le gestionnaire de l'infrastructure et les utilisateurs de l'infrastructure et d'autres sont appliquées exclusivement par les utilisateurs de l'infrastructure.</p> <p><b>Explication:</b>                  Les procédures opérationnelles composent, avec les spécifications techniques d'utilisation de l'infrastructure, l'interface opérationnelle.</p> <p>Ces procédures découlent du processus de conception des sous-systèmes structurels que le gestionnaire de l'infrastructure met en service et des besoins et limitations de celui-ci. Elles ont pour but:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. D'assurer la continuité du service en cas d'indisponibilité du système technique qui assure les fonctions d'exploitation et lorsque ce système n'offre pas les garanties de sécurité suffisantes, en cas de défaillance partielle ou totale de ce système</li> <li>2. D'assurer le service en cas d'absence de système technique pour exécuter les fonctions d'exploitation.</li> </ol> <p>Le contenu minimum des procédures opérationnelles est défini par l'annexe 2 de l'AR et celles-ci sont prescrites par le GI au sein des fascicules appartenant au tome 3 du RDEI. Les EF doivent respecter et intégrer ces procédures opérationnelles dans leurs règles de sécurité internes. Certaines procédures sont appliquées conjointement par le GI et les EF et d'autres ne sont appliquées que par les EF.</p>		

	<p>Les procédures opérationnelles prescrites par le tome 3 du RDEI doivent être intégrées aux règles internes de sécurité de l'EF. Les procédures opérationnelles ne peuvent être mises en œuvre, au cours de l'exploitation, que par du personnel de sécurité autorisé, qui aura été convenablement formé à celles-ci.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue devra décrire deux aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité de l'EF. Celles-ci couvriront, entre autres, l'ensemble des procédures opérationnelles prescrites par le GI qui s'appliquent aux activités de l'EF, et qui sont décrites au sein du tome 3 du RDEI. L'EF devra clarifier les liens entre ses règles internes et les prescriptions du RDEI que celles-ci couvrent.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant que les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI ont été prises en compte</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI</li> <li>■ La manière dont le personnel pertinent de l'EF est formé pour acquérir la connaissance de ces règles internes et la capacité de se conformer à celles-ci.</li> </ul> <p>Pour plus de précisions en ce qui concerne la conformité par rapport aux procédures opérationnelles et aux prescriptions du RDEI sur le sujet ainsi que la démonstration de la conformité par rapport à celles-ci, il convient de se référer à la partie de ce tableau ci-dessous qui passe en revue l'annexe 2 de l'AR Principes.</p>		
<p>AR Principes art. 5, §3</p>	<p><b>Description:</b> Les utilisateurs de l'infrastructure se conforment aux dispositions organisationnelles lorsqu'elles se trouvent dans les cas qui y sont visés, et intègrent ces dispositions dans leurs règles internes de sécurité.</p> <p><b>Explication:</b> L'interface organisationnelle comprend les dispositions organisationnelles qui sont appliquées conjointement par les utilisateurs de l'infrastructure et le GI. L'interface organisationnelle n'est pas liée aux sous-systèmes structurels.</p>		

	<p>Les dispositions organisationnelles fixent les règles minimales que les parties concernées doivent respecter en ce qui concerne les matières spécifiques visées à l'annexe 3 de l'AR Principes. Elles ont été établies sur la base d'une concertation entre le GI et les utilisateurs de l'infrastructure et sont documentées au sein du tome 4 du RDEI.</p> <p>Les EF doivent intégrer au sein de leurs règles internes les prescriptions du tome 4 du RDEI en matière de dispositions organisationnelles et elles doivent s'assurer que le personnel pertinent a acquis la connaissance de ces dispositions organisationnelles ainsi que la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation de l'EF devra décrire les deux aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité de l'EF. Celles-ci couvriront, entre autres, l'ensemble des dispositions organisationnelles qui s'appliquent aux activités de l'EF et qui sont décrites au sein du tome 4 du RDEI. L'EF devra clarifier les liens entre ses règles internes et les prescriptions du RDEI que celles-ci couvrent.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant que les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI ont été prises en compte</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur les spécifications techniques d'utilisation du réseau prescrites par le GI dans la partie 3 du RDEI</li> <li>■ La manière dont le personnel pertinent de l'EF est formé pour acquérir la connaissance de ces règles internes et la capacité de se conformer à celles-ci.</li> </ul> <p>Pour plus de précisions en ce qui concerne la conformité par rapport aux procédures opérationnelles et aux prescriptions du RDEI sur le sujet ainsi que la démonstration de la conformité par rapport à celles-ci, il convient de se référer à la partie du tableau ci-dessous qui passe en revue l'annexe 3 de l'AR Principes.</p>		
--	---	--	--

## AR Principes – Annexe I – Spécifications techniques d’utilisation du réseau

La section du tableau ci-dessous reprend point par point les éléments listés en Annexe I de l’AR Principes et clarifie le lien entre ceux-ci et les RDEI. Les spécifications techniques relatives à la sécurité d’exploitation sont prescrites par le GI et les EF doivent se conformer à celles-ci et les intégrer dans leurs règles internes de sécurité.

<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 1<sup>er</sup></b> tiret - Spécifications techniques d’utilisation du réseau</p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le gestionnaire de l’infrastructure précise la signification des autorisations de mouvement délivrées par le système de signalisation latérale du réseau, fixe ou mobile, et définit l’ensemble des paramètres associés à l’autorisation de mouvement</p> <p><b>Explication:</b></p> <p>Le GI prescrit ces spécifications techniques afin de limiter le risque de collision lié à la mauvaise interprétation et au non-respect des autorisations de mouvement. Ces prescriptions font parties du tome 3 du RDEI.</p> <p>Ces spécifications techniques concernant les autorisations de mouvement délivrées par le système de signalisation latérale, fixe ou mobile font l’objet du <i>fascicule 311 – La Signalisation</i> du RDEI. Ce fascicule prescrit l’ensemble des règles de base associées à la signification de la signalisation latérale, qu’elle soit fixe ou mobile :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La section 1 spécifie les prescriptions générales</li> <li>■ La section 2 spécifie les prescriptions associées aux grands signaux lumineux (signalisation fixe)</li> <li>■ La section 3 spécifie les prescriptions associées aux signaux d’arrêt élémentaires et panneaux de base (signalisation fixe)</li> <li>■ La section 4 spécifie les prescriptions associées aux petits signaux (signalisation fixe)</li> <li>■ La section 6 spécifie les prescriptions associées aux signaux complémentaires (signalisation fixe)</li> <li>■ La section 7 spécifie les prescriptions associées aux signaux de vitesse (signalisation fixe)</li> <li>■ La section 8 spécifie les prescriptions associées aux signaux mobiles le long de la voie</li> </ul>		
---	--	--	--

	<p>En complément des informations délivrées par les signaux, la section 5 du fascicule 311 définit les prescriptions relatives aux équipements relatifs au franchissement en position fermée d'un signal d'arrêt.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité de l'EF. Celles-ci couvriront, entre autres, la description de l'ensemble des spécifications techniques pour l'utilisation du réseau concernant la signalisation et seront conformes avec les dispositions reprises dans la partie 311 du RDEI. L'EF devra clarifier les liens entre ses propres règles internes et les prescriptions du RDEI que celles-ci couvrent.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant que les spécifications techniques d'utilisation du réseau concernant la signalisation ont été prises en compte, en conformité avec les dispositions reprises dans la partie 311 du RDEI</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur les spécifications techniques d'utilisation du réseau concernant la signalisation, en conformité avec les dispositions reprises dans la partie 311 du RDEI</li> <li>■ La manière dont le personnel pertinent de l'EF est formé pour acquérir la connaissance des règles de sécurité internes basées sur les spécifications techniques d'utilisation du réseau concernant la signalisation, en conformité avec les dispositions reprises dans la partie 311 du RDEI et la capacité de se conformer à celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 2<sup>ème</sup></b> tiret - Spécifications techniques d'utilisation du réseau</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure prescrit les distances à respecter par le conducteur entre l'endroit de l'arrêt complet du train ou du mouvement de manœuvre et le signal présentant l'aspect passage interdit</p> <p><b>Explication:</b> Cette spécification technique a pour but de limiter les risques de franchissement de signal présentant l'aspect passage interdit. Ces prescriptions font parties du tome 3 du RDEI.</p>		

	<p>Le fascicule 321 – Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale spécifie en son point 2.4 les distances d’arrêt qui doivent être respectées vis-à-vis des signaux présentant l’aspect passage interdit dans les zones équipées d’ETCS. Cette prescription est en accord avec les règles d’approche et d’arrêt en amont d’un signal d’arrêt qui sont spécifiées au sein de la section 3.3 du fascicule 342 – La conduite. Ces sections font référence au « panneau de repère de balises » dont la signification est explicitée au sein du point 6.2.3 du fascicule 311 –Signalisation.</p> <p>En complément, le fascicule 322 – Les lignes à grande vitesse (lignes 1, 2, 3 et 4) spécifie une distance d’arrêt minimale en amont des repères d’arrêt fermé pour la ligne 2. Cette prescription est donnée au sein du point 1.2.1 du fascicule 322. Cette prescription est reprise au sein de la section 4 du fascicule 342 – La conduite du RDEI qui spécifie également les règles concernant l’arrêt sur les lignes 3 et 4 (équipées du système de signalisation ETCS) et 1 (équipée du système de signalisation TVM).</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les distances d’arrêt qui doivent être respectées par les conducteurs, en accord avec les dispositions du fascicule 321, 322, 342 du RDEI si ceux sont pertinents dans le cadre des activités de l’activité de l’EF (zone équipée d’ETCS et lignes à grande vitesse)</li> <li>■ Les résultats de l’analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l’EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d’agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 3</b> ème tiret - Spécifications</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l’infrastructure précise les correspondances univoques entre d’une part les paramètres de l’autorisation de mouvement applicables à l’ensemble des systèmes de signalisation du réseau de classe B et d’autre part l’ensemble des</p>		

<p>techniques d'utilisation du réseau</p>	<p>modes de fonctionnement du système ETCS niveau 1 ou niveau 2 à bord des véhicules</p> <p><b>Explication:</b> Le GI définit ces spécifications techniques afin d'assurer la cohérence entre les instructions du système de signalisation latérale (systèmes de signalisation du réseau de classe B) et l'utilisation d'engins équipés de l'ETCS. Les prescriptions en la matière figurent au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p><i>Le fascicule 321 – Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale</i> fournit les prescriptions en la matière. Plus précisément, ces spécifications font l'objet des sections 2.2, 2.3, et 2.4 de celui-ci.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation décrivant la correspondance entre les paramètres de l'autorisation du mouvement applicables à l'ensemble des systèmes de signalisation du réseau de classe B et les modes de fonctionnement de l'ETCS, en accord avec les dispositions du fascicule 321 du RDEI si cela est pertinent dans le cadre des activités de l'EF (utilisation d'engins équipés du système de signalisation cabine ETCS)</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci..</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 4</b> ème tiret- Spécifications techniques</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure annonce les situations suivantes au conducteur d'un train ou d'un mouvement de manœuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'implantation d'un signal à droite de la voie directement en aval d'une transition entre le système signalisation de cabine ETCS et un système de classe B avec signalisation latérale ;</li> </ul>		

<p>d'utilisation du réseau</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le franchissement d'une transition entre systèmes de signalisation de gestionnaires de l'infrastructure différents ;</li> <li>■ L'entrée et la sortie d'une zone équipée du système GSM-R ;</li> <li>■ L'identification des lignes ;</li> <li>■ La nécessité de réaliser un essai des dispositifs de freinage</li> </ul> <p><b>Explication:</b> Les prescriptions relatives à ces annonces ont pour but de communiquer de manière univoque les informations qui sont nécessaires à la conduite. Elles sont documentées au sein du tome 3 du RDEI.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'implantation d'un signal à droite de la voie directement en aval d'une transition entre le système signalisation de cabine ETCS et un système de classe B avec signalisation latérale est définie par les prescriptions du <i>fascicule 311 – Signalisation</i>. Cela fait l'objet de la section 6.2.3 qui précise les caractéristiques des panneaux de début et de fin de zone ETCS.</li> <li>■ Le franchissement d'une transition entre systèmes de signalisation de gestionnaires de l'infrastructure différents est indiqué en accord avec les prescriptions du <i>fascicule 311 – Signalisation</i>. Cela fait l'objet de la section 6.2.3 du fascicule 311. Cette section définit l'aspect des panneaux indiquant l'endroit à partir duquel a lieu le changement de réseau ferroviaire du point de vue de la signalisation fixe. En complément, dans le cas des systèmes de signalisation cabine, la section 3.3 du <i>fascicule 321 - Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale</i> précise les caractéristiques du message affiché au DMI en cas de changement de réseau ferroviaire.</li> <li>■ L'entrée et la sortie d'une zone équipée du système GSM-R est indiqué en accord avec les prescriptions de la section 6.3 du fascicule 311. Cette section définit l'aspect des panneaux d'entrée et de sortie de la zone GSM-R.</li> <li>■ L'identification des lignes. Le <i>fascicule 311 – Signalisation</i> spécifie, au sein de la section 6.3, les caractéristiques des panneaux repère de ligne. Dans le cas des systèmes de signalisation cabine, la section 3.4 du <i>fascicule 321 - Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale</i> précise les caractéristiques du message affiché au DMI afin d'informer le conducteur d'un changement de ligne.</li> </ul>		
--------------------------------	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La nécessité de réaliser un essai des dispositifs de freinage est indiquée en accord avec les prescriptions de la section 6.5 du <i>fascicule 311 – Signalisation</i>. Cette section définit l’aspect des panneaux qui indique les endroits où un essai de fonctionnement des freins doit être effectué. En complément, dans le cas des systèmes de signalisation cabine, le <i>fascicule 321 - Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale</i> précise au sein de la section 3.2 les caractéristiques du message affiché au DMI à chaque endroit où est implanté un panneau ou signal sélectif “essai de frein”.</li> </ul> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation décrivant les spécifications techniques relatives aux annonces des situations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>– L’implantation d’un signal à droite de la voie directement en aval d’une transition entre le système signalisation de cabine ETCS et un système de classe B avec signalisation latérale</li> <li>– Le franchissement d’une transition entre systèmes de signalisation de gestionnaires de l’infrastructure différents</li> <li>– L’entrée et la sortie d’une zone équipée du système GSM-R</li> <li>– L’identification des lignes</li> <li>– La nécessité de réaliser un essai des dispositifs de freinage</li> </ul> </li> <li>■ Les résultats de l’analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l’EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d’agir en conformité avec celles-ci..</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 5</b> ème tiret - Spécifications techniques</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l’infrastructure détermine les conditions de circulation d’un (des) engin(s) muni(s) d’un pantographe en mode captage d’énergie à l’arrêt et pendant la circulation du train ou du mouvement de manœuvre, pour l’ensemble des lignes équipées d’alimentation électrique dans l’objectif de protection de la caténaire</p>		

<p>d'utilisation du réseau</p>	<p><b>Explication :</b> La détermination de cette spécification technique par le GI a pour but de protéger les caténaires de dommages éventuelles. Ces règles font partie du tome 3 du RDEI.</p> <p>Cette spécification technique fait partie du <i>fascicule 331 – Circulations des engins moteurs électriques</i> du RDEI. Ce fascicule prescrit les règles d'utilisation des pantographes pour l'ensemble des situations opérationnelles.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les spécifications techniques relatives à l'utilisation des pantographes, en conformité avec les prescriptions du fascicule 331, si cela est pertinent pour l'EF (en cas d'utilisation d'engin(s) muni(s) de pantographe).</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 6eme tiret- Spécifications techniques d'utilisation du réseau</b></p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure définit les modalités de communication à utiliser par l'utilisateur de l'infrastructure</p> <p><b>Explication :</b> Afin de limiter les risques associés aux communications de sécurité, le GI définit les modalités de communications qui doivent être utilisées dans le cadre des opérations ferroviaires par les utilisateurs de l'infrastructure. Le GI prescrit les spécifications techniques en la matière au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le GI définit les prescriptions en la matière au sein de divers fascicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le <i>fascicule 312 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées de signalisation latérale</i>. Ce fascicule spécifie les modalités de</li> </ul>		

	<p>communication entre le GI et l’UI dans diverses situations particulières, en cas de franchissement de signaux d’arrêt non permissifs et permissifs et en cas de signal éteint. Cela fait l’objet des sections 1, 2, 3, 5, et 7.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le fascicule 323 – <i>Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d’un système de signalisation cabine</i>. Ce fascicule spécifie au sein de la section 2 et 3 les modalités de communication entre les UI et le GI pour les lignes avec repères d’arrêt.</li> <li>■ Le fascicule 351- <i>Le service des manœuvres</i> définit les modalités de communication dans le cadre des manœuvres. Cela fait l’objet de la section 1 et 2 de ce fascicule.</li> <li>■ Le fascicule 352 – <i>Accidents, Incidents, Détresses</i> spécifie les modalités de communications associées aux procédures formalisées.</li> </ul> <p>En complément, sur ce sujet, il convient également de se conformer aux dispositions du <i>fascicule 151 – Manuel de procédures de communication</i> qui définit un certain nombre d’aspects associés à la communication opérationnelle. En complément, les fascicules 421 – <i>Communications entre les organies de gestion, d’exploitation et de régulation du GI et de l’UI</i> et 422 - <i>Communications de sécurité entre le personnel du GI et le personnel de bord</i> définissent les dispositions organisationnelles encadrant les communications entre les EF et le GI.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les modalités de communication entre l’EF et le GI, en conformité avec les prescriptions des fascicules 312, 323, 351 et 352 (si celles-ci sont pertinentes dans le cadre du domaine d’exploitation de l’EF).</li> <li>■ Les résultats de l’analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l’EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d’agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
--	---	--	--

<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 7</b> ème tiret - Spécifications techniques d'utilisation du réseau</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure détermine la vitesse maximale autorisée de circulation en marche à vue</p> <p><b>Explication :</b> Cette spécification technique a pour but de limiter les risques, principalement ceux de collision, associés à la circulation en marche à vue.</p> <p>La circulation en marche à vue est définie au sein de la section 1.1 du <i>fascicule 311 – Signalisation</i> du RDEI. Les vitesses maximales en marche à vue font l'objet de la section 2 du <i>fascicule 342 – La Conduite</i> du RDEI. Cette section spécifie les limites de vitesse en fonction des circonstances et des types de mouvements. En complément, dans le cas des manœuvres, les prescriptions en la matière sont définies au sein de la section 5, du <i>fascicule 351 – Le service des manœuvres</i> du RDEI.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les spécifications techniques relatives à la vitesse maximale en marche à vue, en conformité avec les prescriptions du fascicule 342 et 351 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 8</b> ème tiret - Spécifications techniques</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les zones où le sablage par le conducteur des trains et mouvements de manœuvre est soumis à limitation ou interdiction</p> <p><b>Explication :</b> Le sablage peut endommager l'infrastructure ferroviaire, et en particulier les aiguillages et les circuits de voie. Le sablage peut empêcher la détection des trains par</p>		

<p>d'utilisation du réseau</p>	<p>les circuits de voie et par la même mener à des situations de collision en raison du non-respect du principe de cantonnement des trains. Pour limiter ce risque, le GI définit des spécifications techniques en la matière au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 342 – La conduite</i> du RDEI spécifie les règles en matière de sablage. Plus précisément, c'est la section 6 de ce fascicule qui définit les prescriptions en la matière.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les spécifications techniques relatives au sablage, en conformité avec les prescriptions du fascicule 342.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 9</b> ème tiret - Spécifications techniques d'utilisation du réseau</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les conditions d'utilisation du signal acoustique par le conducteur des trains et mouvements de manœuvre</p> <p><b>Explication :</b> Les conducteurs peuvent être amenés à utiliser des signaux acoustiques pour signifier des alarmes ou des avertissements par exemple, afin de gérer et limiter les risques dans des situations opérationnelles diverses. L'utilisation de ces signaux est encadrée par les prescriptions techniques du GI en la matière, figurant au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Les signaux acoustiques à utiliser par le conducteur font l'objet du fascicule 342 – La conduite du RDEI. Plus précisément, c'est la section 7 du fascicule 342 qui couvre cet aspect de la conduite.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p>		

	<p>La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les prescriptions relatives à l'utilisation des signaux acoustiques, en conformité avec les prescriptions du fascicule 342 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe I – 10</b> ème tiret - Spécifications techniques d'utilisation du réseau</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure organise la mise en place de zones où la vitesse maximale autorisée doit être réduite temporairement et en informe l'utilisateur de l'infrastructure.</p> <p><b>Explication :</b> Pour des raisons techniques ou opérationnelles, le GI peut être amené à devoir réduire temporairement la vitesse afin de permettre une exploitation en sécurité. Le tome 3 du RDEI définit les prescriptions en la matière.</p> <p>Le <i>fascicule 311 – La signalisation</i> définit les spécifications techniques concernant les signaux de vitesse temporaires. Cela fait l'objet de la section 7 de ce fascicule pour ce qui est de la signalisation latérale fixe. En complément, la signalisation mobile peut également être utilisée pour signifier une réduction temporaire de la vitesse. Cela fait l'objet de la section 8 du fascicule 311.</p> <p>En complément, le <i>fascicule 353 – Avis de ralentissement temporaire (ART)</i> définit les prescriptions en matière de publication de document du GI aux fins d'information des UI dans le cadre de la mise en place d'une réduction temporaire de vitesse.</p> <p>Enfin, le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> spécifie au sein de la section 6.2 les circonstances et mesures encadrant la circulation imprévue à une vitesse réduite imposée par le GI.</p>		

	<p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant la manière dont l'EF s'assure du respect des réduction de vitesse maximale autorisée, en conformité avec les prescriptions des fascicules 311, 352 et 353 du RDEI.</li> <li>■ Les règles internes décrivant les spécifications techniques du réseau en ce qui concerne la signalisation des réductions de vitesse temporaire.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces spécifications ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces spécifications techniques</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces spécifications techniques et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes – Annexe 2 – Procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</b></p> <p>La section du tableau ci-dessous reprend point par point les éléments listés en Annexe 2 de l'AR Principes et clarifie le lien entre ceux-ci et les RDEI. Les procédures opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation sont prescrites par le GI et les EF doivent se conformer à celles-ci et les intégrer dans leurs règles internes de sécurité.</p>			
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 1<sup>er</sup> tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</b></p>	<p><b>Description:</b> Le gestionnaire de l'infrastructure prescrit des procédures opérationnelles en relation avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'ordre d'exécuter des actions spécifiques en amont des passages à niveau et au cours de leur franchissement, par les conducteurs des trains et des mouvements de manœuvre, en situation normale d'exploitation ainsi qu'en situation dégradée des dispositifs de sécurité du passage à niveau, pour chaque situation d'exploitation où la délivrance de l'ordre se réalise au moyen d'une instruction opérationnelle adressée au conducteur ou d'un élément de la signalisation latérale à observer par le conducteur ou tout autre personnel de sécurité de l'utilisateur de l'infrastructure</li> </ul> <p><b>Explication :</b> Le GI doit prescrire ces procédures pour maîtriser les risques aux passages à niveau.</p>		

	<p>Ces procédures sont décrites au sein du <i>fascicule 312 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées de signalisation latérale</i> du RDEI. Le <i>fascicule 312</i> définit les règles opérationnelles qui doivent être respectées en amont des passages à niveau et au cours de leur franchissement. Les sections suivantes de ce fascicule prescrivent des règles qui doivent être respectées par le personnel de l'EF lors de l'approche ou du franchissement des passages à niveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La section 1 prescrit les règles dans le cas du franchissement de passage à niveau en aval des grands et petits signaux d'arrêt fermés non permissifs</li> <li>■ La section 2 prescrit les règles dans le cas du franchissement de passage à niveau en aval des grands signaux d'arrêt permissifs</li> <li>■ La section 3 prescrit les règles relatives au franchissement des signaux fermés autres que les grands et petits signaux d'arrêt non permissifs</li> <li>■ La section 5 spécifie la procédure opérationnelle encadrant l'ordre de réduire la vitesse à 5km/h et de siffler lors du franchissement des passages à niveau, lorsque cet ordre est délivré directement par un agent du GI, de la main à la main</li> </ul> <p>Pour les trains équipés d'un système de signalisation cabine ETCS, ce sont les prescriptions de la section 2.1 du <i>fascicule 323 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine</i> qui s'appliquent.</p> <p>En complément, le point 4 du <i>fascicule 351 – Le service des manœuvres</i> du RDEI spécifie les règles qui doivent être respectées pour les manœuvres aux passages à niveau.</p> <p>En situation dégradée, dans le cas de passage à niveau anormalement ouvert, il convient de se conformer aux prescriptions du point 6.3 du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i>.</p> <p>Enfin, les prescriptions du <i>fascicule 311 – Signalisation</i> encadrent l'annonce et l'information du conducteur dans le cadre de l'approche et du franchissement des passages à niveau. Les sections 1.4, 3.3.4, 5.1 et 5.2 et 6.5 sont particulièrement pertinentes en la matière.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p>			
--	---	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les mesures à prendre lors de la conduite de trains en amont des passages à niveau et au cours de leurs franchissement, en accord avec les dispositions des fascicules 311, 312, 323 et 353 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 2</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> La délivrance d'un ordre de respecter une réduction de la vitesse maximale autorisée, au moyen d'une instruction opérationnelle, au moyen de la signalisation de cabine ou au moyen d'éléments de la signalisation latérale à observer par le conducteur, pour chaque situation où cette restriction de vitesse ne peut être annoncée et communiquée en temps utile au conducteur par la signalisation de cabine et/ou la signalisation latérale</p> <p><b>Explication :</b> Dans certaines circonstances, le GI peut être amené à délivrer un ordre de réduction de la vitesse maximale autorisée sans avoir la possibilité de recourir à la signalisation latérale de vitesse temporaire ni la signalisation de cabine. La délivrance de ces ordres de réduction de la vitesse est encadrée par le tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> définit au sein de la section 6.2 la procédure opérationnelle concernant un ordre de réduire la vitesse. Au sein de cette section, la sous-section 6.2.2 détermine les prescriptions spécifiques à la circulation imprévue à vitesse imposée par le GI.</p> <p>En complément, il convient de noter que les dispositions organisationnelles du RDEI imposent également un certain nombre d'exigences en la matière. Ainsi, la section 4.7 du <i>fascicule 423 – Circulation des transports exceptionnels</i> définit les règles concernant les limitations ponctuelles de vitesse dans le cas des transports exceptionnels. De</p>		

	<p>plus, la section 6.2.5 du <i>fascicule 441 – Les trains</i>, définit les prescriptions relatives aux réductions de vitesse dans le cadre d'une déviation ou d'un détournement non programmé.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les procédures opérationnelles concernant l'ordre de respecter une réduction de la vitesse maximale autorisée au moyen d'une instruction opérationnelle, au moyen de la signalisation de cabine ou au moyen d'éléments de la signalisation latérale, en accord avec les dispositions des fascicules 352 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 3</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description:</b> Le GI rédige l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La délivrance d'un ordre au conducteur:</li> <li>■ de circuler avec tous les pantographes baissés dans des zones de la caténaire à protéger et de sélectionner les paramètres d'application (tension) au relèvement du pantographe en aval de ces zones, ou</li> <li>■ de circuler avec coupure de la traction ou de tout dispositif susceptible de consommer de l'énergie électrique dans des zones de la caténaire à protéger,</li> <li>■ pour chaque situation d'exploitation où la délivrance de l'ordre se réalise au moyen d'une instruction opérationnelle et/ou au moyen d'éléments de la signalisation latérale à observer par le conducteur</li> </ul> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Afin d'éviter les dommages aux caténaires, dans certaines circonstances opérationnelles, le GI peut délivrer l'ordre aux conducteurs de circuler avec les pantographes baissés et de circuler avec coupure de la traction ou de tout dispositif susceptible de consommer de l'énergie électrique. Les prescriptions en la matière sont définies au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> spécifie la procédure opérationnelle encadrant l'ordre de circulation imprévue avec pantographes abaissés. Cela est spécifié au sein de la section 6.6.</p> <p>Le <i>fascicule 331 – Circulations des engins moteurs électriques</i> définit les prescriptions opérationnelles encadrant la circulation prévue avec pantographes abaissés. Cela fait l'objet de la section 5 de ce fascicule mais également des sections 2, 3, 4 et 7.</p> <p>En complément, le <i>fascicule 311 – La signalisation</i> spécifie les aspects des signaux concernant la traction électrique au sein de la section 6.4.</p> <p>Enfin, le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> décrit les circonstances dans lesquels les pantographes doivent être abaissés en cas de franchissement irrégulier d'un signal ou d'un repère fermé.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes dans lesquelles sont décrites les procédures opérationnelles concernant l'ordre d'abaisser les pantographes et couper la traction ou tout dispositif susceptible de consommer de l'énergie, en accord avec les prescriptions des fascicules 311, 331 et 352 sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
--	---	--	--

<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 4</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI rédige l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le départ du train ou du mouvement de manœuvre dans chaque situation où le conducteur ne peut percevoir le signal de départ à partir de son poste de conduite vu sa position proche du signal, que le poste de conduite se trouve en amont ou en aval du signal à respecter</li> </ul> <p><b>Explication :</b> Le GI prescrit les règles associées au départ des trains et des mouvements de manœuvre dans les cas où le conducteur ne peut percevoir le signal de départ à partir de son poste de conduite afin de limiter les risques associés à ce type de départ.</p> <p>Pour les départs de trains, cela est encadré par le <i>fascicule 341 – Les Trains – Conventions</i>. Ce fascicule spécifie au sein de la section I un certain nombre de règles encadrant le départ des trains. Au sein de cette section, la sous-section 1.5 définit les prescriptions qui s'appliquent en cas de signal de départ non visible du conducteur. En complément, la section 2.4 du fascicule 321 – <i>Lignes équipées de la signalisation de cabine et de la signalisation latérale</i> définit les prescriptions encadrant la remise en marche d'un train en cas de non-respect des distances d'arrêt pour les lignes équipées dans une zone équipée d'ETCS.</p> <p>Pour les mouvements de manœuvre, il convient de se conformer aux modalités organisationnelles du <i>fascicule 424 – Le service des manœuvres</i>, qui définit au sein des sections 3.2.3 et 3.3 les règles à respecter pour le départ de mouvement de manoeuvre.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devra inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité dans lesquelles sont décrites les procédures opérationnelles pour les départs des trains ou mouvements de manœuvre dans les situations où le conducteur ne peut percevoir le signal de départ, en conformité avec les prescriptions des fascicule 341 et 321 du RDEI.</li> </ul>		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 5</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le Gi décrit l'ensemble des procédures opérationnelles dans lesquelles sont reprises les situations où le système technique de signalisation n'exécute pas de manière automatique les fonctions de transition :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ entre tout système de signalisation de classe B et le système ETCS ; et</li> <li>■ entre systèmes de signalisation de classe B.</li> </ul> <p><b>Explication :</b> Le GI prescrit les procédures opérationnelles dans le cas où le système de signalisation n'exécute pas de manière automatique les fonctions de transition entre différent système de signalisation du réseau, de manière à ce que le personnel de l'UI puisse gérer de manière sûre ce type de situation.</p> <p>Les procédures opérationnelles en la matière sont fixés au sein du fascicule 323 – <i>Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine</i>. Ce fascicule prescrit, au sein de la section 2.2, la marche à suivre en cas d'absence de transition de mode à hauteur d'un grand signal d'arrêt ou d'un repère d'arrêt.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devrait inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes dans lesquelles sont décrites les procédures opérationnelles qui doivent être appliquées lorsque le système technique de signalisation n'exécute pas de manière automatique les fonctions de transition entre système de signalisation, en conformité avec le fascicule 323 du RDEI</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 6<sup>ème</sup></b> <b>tiret - Procédures</b> <b>Opérationnelles</b> <b>relatives à la</b> <b>sécurité</b> <b>d'exploitation</b></p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en relation avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La circulation des trains et des mouvements de manœuvre en cas de présence de bandages rouillés de roues des véhicules</li> </ul> <p><b>Explication :</b> L'objectif est ici de maîtriser les risques associés à la rouille des bandages des roues des trains. Les bandages rouillés peuvent empêcher la détection des trains par les circuits de voie et par la même mener à des situations de collision en raison du non-respect du principe du block système.</p> <p>Le <i>fascicule 341 – Les Trains – Conventions</i> du RDEI définit, au point 2.1, les prescriptions minimales associées à la prévention et la gestion des risques de roues ayant des bandages rouillés.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation devra décrire les aspects suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité dans lesquelles sont décrites les procédures opérationnelles visant à maîtriser les risques liés aux bandages rouillés des roues, en conformité avec le fascicule 341 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 7</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures en relation avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La délivrance d'une autorisation de mouvement au conducteur du train ou d'un mouvement de manœuvre dans chaque situation d'exploitation où l'autorisation de mouvement ne peut être délivrée par le système de signalisation de classe B ou de classe A, pour des raisons techniques ou de danger spécifique</li> </ul> <p><b>Explication :</b> Les procédures opérationnelles sur le sujet ont pour but de prévenir les risques associés au franchissement de signaux fermés (absence d'autorisation de mouvement en provenance du système de signalisation). Les procédures opérationnelles encadrant la délivrance des autorisations de mouvement dans les cas où celui-ci n'est pas octroyé par la signalisation sont décrites au sein des fascicules RDEI suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <i>Fascicule 312 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées de signalisation latérale (système de signalisation de classe B)</i></li> <li>■ <i>Fascicule 323 - Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine (système de signalisation de classe A). Au sein de ce fascicule, la section 3.3 précise la marche à suivre lorsque l'autorisation de mouvement ne peut être délivré par le système TVM.</i></li> <li>■ <i>Fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses.</i> Au sein de ce fascicule, la section 3 de fascicule précise les conditions de remise en marche d'un train, avec ou sans autorisation écrite du GI. La section 3.8 décrit la procédure qui doit être suivie pour la délivrance d'une autorisation écrite de remise en marche par le GI.</li> </ul> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'EF devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles de sécurité interne dans lesquelles sont décrites les procédures opérationnelles pour les situations d'exploitation pour lesquelles aucune autorisation de circulation ne peut être délivrée par le système de signalisation,</li> </ul>		

	<p>quelle que soit leur classe (A ou B), conformément aux fascicules 312, 323 et 352 du RDEI.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 8</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en relation avec : L'annulation d'une autorisation de mouvement délivrée au conducteur du train ou d'un mouvement de manœuvre</p> <p><b>Explication :</b> L'annulation d'une autorisation de mouvement peut être nécessaire dans certaines circonstances opérationnelles afin d'éviter la survenue de situation dangereuse. Les prescriptions en la matière sont définies au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> définit les prescriptions applicables en ce qui concerne l'annulation d'autorisation de mouvement. La section 7 prescrit la procédure formalisée pouvant donner l'ordre d'un arrêt exceptionnel tandis que la section 3.17 définit la procédure formalisée en ce qui concerne l'ordre de maintenir l'arrêt (qui annule toutes les autorisations de mouvements déjà reçues).</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'EF devra inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les procédures opérationnelles concernant l'annulation d'une autorisation de mouvement, en accord avec les prescriptions du fascicule 352 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 9</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : Les dispositions en matière de modification des arrêts prévus à l'horaire</p> <p><b>Explication :</b> La modification des arrêts prévus à l'horaire peut survenir pour plusieurs raisons opérationnelles. La gestion de ce type de situation est encadrée par les prescriptions du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> du RDEI décrit au sein de la section 7 la procédure opérationnelle encadrant la procédure décrivant l'ordre d'exécuter un arrêt exceptionnel.</p> <p>Sur ce sujet, il convient également de prendre en compte les dispositions organisationnelles du <i>fascicule 441 – Les Trains</i> qui précise les circonstances dans lesquelles un arrêt exceptionnel peut être requis. En complément, ce fascicule précise également, les autres types d'arrêt et les circonstances dans lesquels ceux-ci peuvent être exécutés.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'EF devra inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les procédures opérationnelles en cas de modification des arrêts prévus à l'horaire, en accord avec les prescriptions du fascicule 352 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 10</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : Les situations où une anomalie, une avarie ou une irrégularité est constatée à un ou plusieurs véhicules alors que les utilisateurs de l'infrastructure ne savent pas y remédier immédiatement sur place</p> <p><b>Explication :</b> La mise en place d'une telle procédure est nécessaire pour la gestion en sécurité des situations où une anomalie, une avarie ou une irrégularité est constatée et que le personnel de l'UI ne peut y remédier immédiatement.</p> <p>Les prescriptions du GI dans ce domaine sont définies au sein du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents et Détresses</i> du RDEI. En particulier, les UI doivent prendre en considération les éléments décrits au sein des sections 5.2.4 du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents et Détresses</i> du RDEI.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les procédures opérationnelles pour gérer les situations où une anomalie, une avarie ou une irrégularité est constatée à un ou plusieurs véhicules alors que les utilisateurs de l'infrastructure ne savent pas y remédier immédiatement sur place, en accord avec les exigences du fascicule 352 du RDEI .</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 11</b> ème tiret – Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : Le détournement ou une modification de l'itinéraire d'un train au cours du parcours de l'itinéraire prévu</p> <p><b>Explication :</b> Le détournement ou la modification de l'itinéraire d'un train au cours du parcours de l'itinéraire prévu peut avoir des conséquences en termes de sécurité car il peut venir en conflit avec d'autres circulations. Ceci est donc encadré par les prescriptions du GI.</p> <p>La section 8 <i>fascicule 352</i> du RDEI précise les dispositions encadrant la déviation et le détournement des trains.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire les aspects suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles et les mesures à prendre en cas de détournement ou modification de l'itinéraire au cours du parcours de l'itinéraire prévu , en accord avec les prescriptions des fascicules XXX du RDEI</li> <li>Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>La documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> -</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec :</p>		

<p><b>Annexe 2 – 12</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p>L'exécution des opérations de manœuvre</p> <p><b>Explication :</b> Des procédures opérationnelles sont définies au sein du RDEI pour maîtriser les risques liés aux manœuvres. Ces procédures opérationnelles sont définies au sein du <i>fascicule 351 – Le service des manœuvres</i>. Elles doivent être lues en concordance avec les dispositions organisationnelles définies pour le service des manœuvres. Celles-ci sont définies au sein du <i>fascicule 424 – Le service des manœuvres</i>.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour les opérations de manœuvres, en accord avec les prescriptions des fascicules 351 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 13</b> ème tiret- Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : L'implémentation des protections sur site après détection d'un obstacle dans la voie ou toute situation qui menace de créer un obstacle susceptible de provoquer un danger et le retrait des protections après suppression de la situation dangereuse. L'obstacle peut être dû à une défaillance soit d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, soit d'une situation particulière à l'infrastructure, soit de présence de personnes dans la voie</p> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Des procédures opérationnelles sont définies sur ce sujet au sein du RDEI afin de définir les mesures à prendre en cas d'obstacle ou de situations dangereuses pour éviter que celles-ci ne dégénèrent en accident.</p> <p>Ces procédures opérationnelles sont définies au sein du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> du RDEI.</p> <p>Les sections 1.2, 2.3, 2.4 3.3, 3.7, 3.8, 3.9, 4, 5 et 6 du fascicule 352 sont particulièrement pertinentes pour la gestion des situations où un obstacle est détecté ou une situation dangereuse susceptible de provoquer un obstacle est détectée.</p> <p>Le fascicule 352 du RDEI contient un chapitre 9 décrivant les mesures relatives à la disponibilité et à la coordination des éléments de secours en cas de train en détresse auxquelles l'UI doit satisfaire.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles en cas d'obstacle ou de situations représentant un obstacle, en accord avec les prescriptions des sections pertinentes du fascicule 352 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 14</b> ème tiret - Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : La gestion des situations résultant de l'échappement de véhicules</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>Un échappement de véhicule ferroviaire constitue un risque pour la sécurité car il peut amener à des collisions ou déraillement. Cette exigence a pour but de limiter les risques associés à ce type de situation. La marche à suivre par le personnel de l'UI en cas d'échappement de véhicule ferroviaire est prescrite au sein du tome 3 RDEI.</p>		

	<p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents et Détresses</i> du RDEI traite de la gestion de ce genre de situation. En particulier le point 2.8 de ce fascicule décrit la marche à suivre par le personnel de l’UI s’il constate un échappement de véhicule.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l’UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes décrivant les procédures opérationnelles en cas d’échappement de véhicule, en accord avec les prescriptions du fascicule 352 sur le sujet</li> <li>■ Les résultats de l’analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l’EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d’agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 15</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d’exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l’ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : La communication des dégradations ou pannes des équipements de l’infrastructure impliquant la sécurité d’exploitation ou la régularité du trafic par le conducteur du train ou du mouvement de manœuvre</p> <p><b>Explication :</b> Cette exigence a pour but de permettre de limiter les risques associés aux défaillances de l’infrastructure et de permettre d’y remédier.</p> <p>La marche à suivre dans ce cas de constatation de dégradations ou pannes des équipements de l’infrastructure est spécifiée au sein du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents et Détresses</i> du RDEI. La section 6.8 de ce fascicule définit la procédure qui doit être suivie par un conducteur si il constate des anomalies à la signalisation au cours de son service.</p>		

	<p>Le point 6.3 indique la procédure à suivre en cas de passage à niveau exceptionnellement ouvert. Le point 6.4 indique la procédure à suivre en cas de présence de bétail errant sur le domaine ferroviaire. Le point 6.5 indique la procédure à suivre en cas d'intrusion dans ou près des voies ferrées.</p> <p>En complément, la section 2.3 du <i>fascicule 312 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées de la signalisation latérale</i> décrit la marche à suivre par le conducteur dans le cas des grands signaux d'arrêt fermés permissifs présentant un aspect douteux.</p> <p>Pour les lignes équipées de système ETCS, la communication à l'agent du mouvement d'un dérangement à l'équipement de sol ETCS fait l'objet de la section 2.9 du <i>fascicule 323 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine</i>.</p> <p><b>Documentation attendue:</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour la communication des dégradations ou pannes des équipements de l'infrastructure impliquant la sécurité d'exploitation ou la régularité du trafic par le conducteur du train ou du mouvement des manœuvres, en accord avec les prescriptions du fascicule 323 et 352 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 16</b> ème tiret -</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : L'évacuation d'un train préalablement déclaré en détresse et éventuellement l'accès des éléments de secours nécessaires à l'évacuation du train</p>		

<p>Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Explication :</b>                  Cette exigence a pour but de permettre l'évacuation en sécurité des trains en détresse. Les procédures opérationnelles qui s'y rapportent sont décrites au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents et Détresses</i> du RDEI prescrit les mesures qui doivent être respectées par l'UI en cas d'évacuation d'un train en détresse.</p> <p>La section 1.4. du fascicule 352 définit la notion de trains en détresse tandis que la section 7.3 définit les notions de train de secours et d'élément de secours, termes utilisés dans le cadre de l'évacuation des trains en détresse.</p> <p>La section 3.9.2 du fascicule 352 décrivent les prescriptions relatives à l'acheminement des moyens de secours vers les trains en détresse tandis que la section 3.9.4 de ce même fascicule décrit les mesures qui doivent être prises par l'UI pour procéder à l'évacuation d'un train en détresse.</p> <p>Le fascicule 352 du RDEI contient un chapitre 9 décrivant les mesures relatives à la disponibilité et à la coordination des éléments de secours en cas de train en détresse auxquelles l'UI doit satisfaire.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>                  La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour l'évacuation des trains préalablement déclaré en détresse, accord avec les prescriptions du fascicule 352 du RDEI sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
--	---	--	--

<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 17</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : L'organisation et la coordination de tous travaux ou actions nécessaires pour dégager les voies y compris les éléments liés à l'organisation du travail sur site ainsi qu'à la réquisition et l'acheminement des éléments de secours et l'évacuation du matériel concerné</p> <p><b>Explication :</b> En cas de train en détresse, il est nécessaire de prendre des mesures pour dégager ceux-ci afin de rétablir la circulation ferroviaire. Les prescriptions en la matière sont contenues au sein du tome 3 du RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> prescrit les procédures opérationnelles qui s'appliquent au dégagement des voies. Les sections suivantes de ce fascicule sont particulièrement pertinentes en la matière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1.4. Cette section définit la notion de « train en détresse », terme représentant le train qui nécessite une intervention dans le cadre des opérations de dégagement des voies</li> <li>■ 3.7. Cette section définit la notion de « train de secours » et de « relevage », deux termes associés avec les opérations de dégagement des voies</li> <li>■ 3.7 Cette section définit la notion d'« élément de secours », un terme utilisé dans le cadre du dégagement des voies occupées par un train en détresse</li> <li>■ 3.7 Cette section définit la notion de « zone d'intervention » qui est également un terme associé avec les opérations de dégagement des voies</li> <li>■ 3.2.1 Cette section impose la mise en place d'un système de permanence décisionnelle permettant au GI d'informer les UI en cas d'incident ou d'accident</li> <li>■ 3.1.1 Cette section précise les rôles et responsabilités (entre GI et UI) concernant les interventions sur le matériel roulant</li> <li>■ 3.8 Cette section précise les modalités de remise en marche d'un train sur la voie. La sous-section 3.9.4 précise les modalités d'évacuation d'un train en détresse.</li> <li>■ 9. Ce chapitre décrit les mesures relatives à la disponibilité et à la coordination des éléments de secours en cas de train en détresse auxquelles l'UI doit satisfaire.</li> </ul>		
---	--	--	--

	<p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour la coordination et l'organisation des travaux nécessaires aux dégagements des voies, en accord avec les prescriptions du fascicule 352 du RDEI sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 18</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : L'accès des trains et des mouvements de manœuvre à une voie partiellement occupée</p> <p><b>Explication :</b> Cette exigence a pour but de permettre la définition de procédures opérationnelles afin de limiter le risque de collision associé aux mouvements de trains ou de manœuvre sur les voies partiellement occupées. Le <i>fascicule 351 – Le service des manœuvres</i> du RDEI définit, au sein de sa section 3, les mesures à prendre pour la réception d'un mouvement de manœuvre sur une voie partiellement occupée Le <i>fascicule 341 – Les trains – Conventions</i> du RDEI définit, au sein de sa section 3, les mesures à prendre pour la réception d'un train sur une voie partiellement occupée.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour l'accès des trains et des mouvements de manœuvre à une voie partiellement</li> </ul>		

	<p>occupée, en accord avec les prescriptions des fascicules 341 et 351 du RDEI sur le sujet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 19</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description :</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : La réactivation d'une autorisation de mouvement déclarée encore valide par le gestionnaire de l'infrastructure à la suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ d'une suspension temporaire de cette autorisation de mouvement ; ou</li> <li>■ d'un raccourcissement de cette autorisation de mouvement à une valeur nulle par le système de signalisation embarqué.</li> </ul> <p><b>Explication :</b> La réactivation des autorisations de mouvement est encadrée par les procédures opérationnelles du tome 3 du RDEI afin de limiter les risques d'accidents liés à celle-ci.</p> <p>La réactivation d'une autorisation de mouvement fait l'objet de la procédure formalisée E377 décrite au sein du point 3.8 du <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> du RDEI. Les cas nécessitant une autorisation écrite de l'agent du mouvement Infrabel sont énoncés au sein de la section 3.8 du fascicule 352. Cette section du fascicule 352 fait également le lien avec le <i>fascicule</i> du RDEI qui vient préciser les cas où une autorisation d'un agent du mouvement Infrabel est nécessaire pour permettre la réactivation d'une autorisation de mouvement.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles pour la réactivation des autorisations de mouvement déclarée encore valide par le GI, en conformité avec les prescriptions des fascicules 352 et le livre 32 du RDEI</li> <li>■ . Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 20</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p><b>Description:</b> Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : Les actions à mener par le conducteur d'un train ou d'un mouvement de manœuvre après franchissement d'un signal fermé, en vue de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ provoquer l'arrêt dans chacun des cas où, avant son franchissement, ce signal était soit maintenu fermé soit a été refermé intempestivement; et</li> <li>■ réactiver l'autorisation de mouvement ou délivrer une nouvelle autorisation de mouvement au conducteur afin de reprendre le mouvement.</li> </ul> <p><b>Explication:</b> L'objectif de cette exigence est de limiter les risques associés au franchissement de signaux fermés.</p> <p>Le <i>fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses</i> du RDEI définit la marche à suivre en cas de franchissement "irrégulier" d'un signal fermé. Plus spécifiquement, la section 7 du fascicule 352 définit les mesures qui doivent être prises par le conducteur en cas de franchissement d'un signal fermé. En complément, la section 2.5 du <i>fascicule 323 - Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine</i> précise la marche à suivre en cas de fermeture intempestive d'un ou d'un repère d'arrêt.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'UI devra décrire:</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles en cas de franchissement d'un signal fermé, en accord avec les prescriptions des fascicules 352 et 323 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 2 – 21</b> ème tiret Procédures Opérationnelles relatives à la sécurité d'exploitation</p>	<p>Description :</p> <p>Le GI prescrit l'ensemble des procédures opérationnelles en rapport avec : L'annulation délibérée d'une autorisation de mouvement en cas de danger ou de (risque de) dévoiement d'un train.</p> <p>Explication :</p> <p>Le GI définit des procédures opérationnelles encadrant ce type de situation afin de pouvoir limiter les risques associés à celle-ci.</p> <p>Les procédures opérationnelles encadrant l'annulation délibérée d'une autorisation de mouvement en cas de danger ou de (risque de) dévoiement d'un train sont prescrites au sein du fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses du RDEI. Plus spécifiquement, ce sont les sections 4.4, 3.3 et 9.2 qui définissent les prescriptions qui doivent être respectées en la matière.</p> <p>En complément, le fascicule 323 – Situations nécessitant des mesures particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation cabine précise les mesures qui doivent être prise en cas de fermeture intempestive d'un signal d'arrêt, y compris en cas de nécessité d'annulation d'une autorisation de mouvement.</p> <p>Documentation attendue: La documentation attendue de l'EF devra décrire:</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité décrivant les procédures opérationnelles en cas de franchissement d'un signal fermé, en accord avec les prescriptions des fascicules 352 et 323 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que ces procédures opérationnelles ont été prises en compte.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné et exerçant des TCS reprenant les parties pertinentes des règles de sécurité internes basées sur ces procédures opérationnelles.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les membres du personnel de l'EF sont formés pour acquérir la connaissance de ces procédures opérationnelles et la capacité d'agir en conformité avec celles-ci.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes – Annexe 3 – Dispositions organisationnelles</b></p>			
<p>La section du tableau ci-dessous reprend point par point les éléments listés en Annexe 3 de l'AR Principes et clarifie le lien entre ceux-ci et les RDEI. Les dispositions organisationnelles sont fixées sur la base d'une concertation entre le gestionnaire d'infrastructure et les EF. Les EF doivent se conformer à celles-ci et les intégrer dans leurs règles internes de sécurité.</p>			
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 1<sup>er</sup> tiret -</b> <b>Dispositions Organisationnelles</b></p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure liste en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, l'ensemble des éléments des systèmes avec signalisation latérale fixe et/ou mobile que le conducteur du train ou du mouvement de manœuvre équipé d'un système de signalisation de cabine embarqué doit observer et respecter, en sus des informations affichées par la signalisation embarquée lorsque cette dernière est active</p> <p><b>Explication :</b> Même dans le cas où les trains et mouvements sont dotés d'un système de signalisation de cabine actif, les conducteurs doivent observer et respecter un certain nombre d'éléments relevant de la signalisation latérale ou mobile.</p> <p>Le GI a listé, en concertation avec les UI, l'ensemble des éléments des systèmes avec signalisation latérale fixe et/ou mobile que le conducteur du train ou du mouvement de manœuvre équipé d'un système de signalisation de cabine embarqué doit observer et respecter. Ces éléments sont listés au sein du <i>livre 41 – Signalisation</i> du RDEI.</p>		

	<p>Pour les EF ayant recours à l'utilisation de système de signalisation cabine, les conducteurs doivent avoir connaissance de ces éléments afin de pouvoir les observer et les respecter. L'EF devrait donc documenter ces éléments au sein de sa documentation interne et former son personnel de conduite en conséquence.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue devrait inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant une liste de l'ensemble des éléments des systèmes avec signalisation latérale fixe et/ou mobile que les conducteurs doivent observer et respecter, en plus des informations affichées par la signalisation embarquée, en conformité avec les prescriptions du livre 41 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de l'analyse de risques démontrant que cette liste a été prise en compte.</li> <li>■ Le manuel de conduite des conducteurs faisant reprenant les éléments d'information de cette liste.</li> <li>■ Documentation décrivant comment les conducteurs de train sont formés pour acquérir la connaissance de cette liste et la capacité d'agir en conformité aux renseignements fournis par ces éléments de signalisation.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 2</b> ème tiret - Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure déterminent de manière exhaustive les cas d'incohérence entre les informations délivrées par les systèmes de signalisation de classe B et l'affichage à bord de l'équipement de signalisation de cabine embarqué, sur l'ensemble des lignes du réseau équipées du système ETCS niveaux 1 et/ou 2</p> <p><b>Explication :</b> Dans certaines circonstances, les informations délivrés par le système de signalisation de classe B et l'affichage à bord de l'équipement de signalisation de cabine embarqué fournit par le système ETCS peuvent présenter des incohérences. Ces incohérences doivent être identifiées et connues pour éviter qu'elles n'engendrent des actions de conduite inappropriés de la part d'un conducteur suivant les indications fournies par son système de signalisation cabine.</p>		

	<p>Ces cas d'incohérence ont été listés par le GI au sein du livre41 – <i>Signalisation</i> du RDEI.</p> <p>Pour les EF ayant recours à l'utilisation de système de signalisation cabine ETCS, les conducteurs doivent avoir connaissance de ces incohérences afin de ne pas être amenés à effectuer des actions de conduite inappropriées. L'EF devrait donc documenter ces incohérences au sein de sa documentation interne et former son personnel de conduite en conséquence</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          Dans le cas où l'EF les activités de l'EF incluent des circulations sur les lignes équipées du système de signalisation ETCS, documentation attendue de l'EF devrait inclure les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant l'ensemble des cas d'incohérence entre le système de signalisation de classe B et l'affichage à bord de l'équipement de signalisation de cabine embarqué fourni par le système ETCS, en conformité avec les prescriptions du fascicule 41 I du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l'ensemble de ces cas d'incohérence.</li> <li>■ Le manuel de conduite des conducteurs faisant reprenant l'ensemble de ces cas d'incohérence.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel de conduite (amené à circuler sur les lignes équipées de l'ETCS) est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d'agir en conformité avec les informations délivrées par ces éléments de signalisations</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 3</b> ème tiret - Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure détermine en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, les conditions d'utilisation du chauffage électrique des véhicules des utilisateurs de l'infrastructure ou de tout système embarqué qui provoque la circulation d'un courant électrique entre différents véhicules d'un seul et même train ou un mouvement de manœuvre via les roues de ces véhicules et les rails</p> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Dans certaines circonstances, l'utilisation du chauffage électrique à bord des trains peut perturber le fonctionnement des circuits de voies, et donc empêcher la détection d'un train dans une zone. Le RDEI définit donc des prescriptions encadrant l'utilisation du chauffage électrique.</p> <p>Au sein du tome 4 du RDEI, le <i>fascicule 441 – Les Trains</i> contient des prescriptions en la matière. Ce fascicule précise au point 6.2.4 les prescriptions qui doivent être suivies par le conducteur pour l'utilisation du chauffage électrique lors d'un détournement programmé ou non programmé.</p> <p>Le point 8 du fascicule 441 – « Les trains » précise qu'il n'y a actuellement aucun véhicule électrique équipé ou autre véhicule équipé d'un générateur circulant sur le réseau.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue de l'EF devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant les modalités pratiques pour l'utilisation du chauffage électrique, en conformité avec les dispositions du fascicule 441 du RDEI</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l'ensemble de ces modalités pratiques.</li> <li>■ Le manuel de conduite des conducteurs faisant reprenant ces modalités pratiques.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel de conduite est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d'agir en conformité avec ces modalités pratiques.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 4</b> ème tiret Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure mettent à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations requises en relation avec les matières dangereuses avant le départ du train ou du mouvement de manœuvre et pour les wagons en souffrance dans les installations du réseau non incorporés dans un train ou un mouvement de manœuvre</p> <p><b>Explication :</b></p>	<p>Il n'est pas nécessaire de mentionner ici la documentation nationale spécifique. L'évaluation de ces dispositions organisationnelles aura lieu indirectement par le biais de la documentation internationale incluse dans la section SGS de votre demande. Veuillez ajouter ici la ou les références du ou des documents de la partie</p>	

	<p>Il est nécessaire de mettre systématiquement à disposition du GI certaines informations concernant le transport de marchandises dangereuses de manière à ce que les informations nécessaires puissent être transmises, si nécessaire, aux services de secours.</p> <p>Le point 7 du <i>fascicule 441</i> définit les prescriptions en la matière, à la fois pour les trains en circulation et les wagons en séjour temporaire dans les installations du GI.</p> <p>Les EF dont l'activité inclut le transport de marchandises dangereuses doivent se conformer avec les prescriptions du RDEI sur le sujet en définissant des règles et procédures internes permettant d'y répondre et formant le personnel à celles-ci.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          Pour les EF dont l'activité inclut le transport de marchandises dangereuses, la documentation attendue de l'EF devra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant les modalités pratiques pour assurer la mise à dispositions de toutes les informations requises concernant le transport de marchandise dangereuses, en conformité avec les prescriptions du fascicule 441 sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l'ensemble de ces modalités organisationnelles.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel chargé de la gestion de ce type d'informations.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel concerné est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d'agir en conformité avec ces modalités organisationnelles.</li> </ul>	<p>SGS de votre demande dans laquelle ces dispositions organisationnelles sont reprises.</p>	
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 5</b> ème tiret - Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b>          Le gestionnaire de l'infrastructure organise en en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, la circulation des trains et mouvements de manœuvre contenant des véhicules pour lesquels les dimensions du véhicules et/ou la charge à l'essieu nécessitent une autorisation particulière du gestionnaire de l'infrastructure et/ou l'application de conditions de circulation particulières imposées par le gestionnaire de l'infrastructure aux utilisateurs de l'infrastructure sur tout ou partie de l'itinéraire.</p>		

	<p><b>Explication :</b>                  La circulation des trains et mouvements de manœuvre contenant des véhicules pour lesquels les dimensions du véhicules et/ou de la charge à l'essieu nécessitent une autorisation particulière du GI et ou l'application de conditions de circulation particulière est en cadrée par les dispositions du tome 4 du RDEI se rapportant aux transports exceptionnels.</p> <p>Le tome 4 du RDEI contient deux fascicules traitant de cette thématique:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le <i>fascicule 443 – Les transport exceptionnels</i>. Ce fascicule définit l'ensemble des notions élémentaires et principes de bases associés aux transports exceptionnels.</li> <li>■ Le <i>fascicule 423 – Circulation des transports exceptionnels</i>. Ce fascicule aborde l'ensemble des dispositions pratiques et opérationnels qui doivent être respecté pour la circulation des transports exceptionnels.</li> </ul> <p>Les EF souhaitant faire circuler des transports exceptionnels doivent se conformer aux prescriptions de ces fascicules.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>                  Dans le cas où les activités de l'UI comprennent la mise en circulation de transports exceptionnels, la documentation attendue de l'EF devra inclure les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant les modalités organisationnelles pour la préparation et circulation des transports exceptionnels, en conformité avec les prescriptions des fascicules 423 et 443 du RDEI sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l'ensemble de ces modalités.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel chargé de la gestion de ce type de travail.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel concerné est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d'agir en conformité avec ces modalités.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b>                  -  <b>Annexe 3 – 6</b>                  ème tiret</p>	<p><b>Description :</b>                  Le gestionnaire de l'infrastructure définit en concertation avec les utilisateurs de l'infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, les modalités de mise en œuvre du service des manœuvres</p>		

<p>Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Explication :</b>                  Les manœuvres sont des opérations à risque pour la sécurité ferroviaire. Pour les encadrer, un ensemble de dispositions organisationnelles communes à l'ensemble du réseau ont donc été définies par le GI, en concertation avec les UI.</p> <p>Les dispositions organisationnelles applicables aux manœuvres qui doivent être appliquées par les UI font l'objet du <i>fascicule 424 – Le service des manœuvres</i> du RDEI. Les dispositions de ce fascicule doivent être associées à celle du <i>fascicule 351 – Le service des manœuvres</i> qui définit les procédures opérationnelles en la matière.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>                  La documentation attendue de l'EF devra inclure les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant les modalités organisationnelles pour l'exécution des manœuvres, en conformité avec les prescriptions du fascicule 424.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l'ensemble de ces modalités organisationnelles.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné par la mise en œuvre du service des manoeuvres.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel concerné est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d'agir en conformité avec ces modalités organisationnelles.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b>                  -  <b>Annexe 3 – 7</b>                  ème tiret                  Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b>                  Le gestionnaire de l'infrastructure peut déléguer aux utilisateurs de l'infrastructure la desserte locale de certains éléments d'installations du gestionnaire de l'infrastructure sur base d'un document à signer par le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur de l'infrastructure</p> <p><b>Explication :</b>                  Le GI délègue aux UI la desserte locale de certains éléments d'installations qui lui appartiennent. Pour encadrer cette délégation, un certain nombre de dispositions organisationnelles ont été adoptées sur le sujet au sein du RDEI.</p>		

	<p>Le <i>fascicule 424 – Le service des manœuvres</i> contient les dispositions sur le sujet. Plus particulièrement, c’est la section 4 de ce fascicule qui définit les prescriptions encadrant la délégation aux UI de la desserte locale d’éléments d’installations du GI.</p> <p>Les EF impliquées dans l’utilisation et la desserte de ces installations doivent développer des procédures internes en conformité avec le RDEI et former le personnel en conséquence.</p> <p><b>Documentation attendue:</b>          Dans le cas où l’EF est amenée à utiliser des installations du GI dont la desserte locale a été déléguée aux EF, la documentation de l’EF devra inclure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité reprenant les modalités organisationnelles pour l’utilisation et les opérations de desserte de ces installations, en conformité avec les prescriptions du fascicule 424 sur le sujet.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de l’ensemble de ces modalités organisationnelles.</li> <li>■ Les documents métier pour toutes les catégories de personnel concerné par ces modalités organisationnelles.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel concerné est formé pour acquérir la connaissance et la capacité d’agir en conformité avec ces modalités organisationnelles.</li> </ul>		
<p><b>AR Principes</b> - <b>Annexe 3 – 8</b> ème tiret Dispositions Organisationnelles</p>	<p><b>Description :</b>          Le gestionnaire de l’infrastructure précise en concertation avec les utilisateurs de l’infrastructure, dans le respect des processus repris dans son système de gestion de la sécurité, les agrès et moyens de communication dont doit disposer l’accompagnateur d’un train</p> <p><b>Explication :</b>          Les accompagnateurs de train ont un rôle important en matière de sécurité des voyageurs et doivent donc disposer des agrès et moyen de communication nécessaires pour pouvoir assurer ce rôle. Ainsi, le GI a défini, en concertation avec les UI, ces éléments au sein des RDEI.</p> <p>Le <i>fascicule 442 – La conduite</i>, définit au sein de la section 5.1 les éléments matériels dont les accompagnateurs de train doivent être dotés pour l’exercice de leur fonction.</p>		

	<p>En complément, les dispositions des sections 3 et 4 du <i>fascicule 422 – Communication de sécurité entre le personnel au sol du GI et le personnel de bord</i> viennent compléter les prescriptions en ce qui concerne les moyens de communication.</p> <p>Les accompagnateurs de train doivent disposer de ces agrès et moyen de communication au cours de l'exercice de leur fonction et être formés à leur utilisation.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          Pour les EF effectuant du transport de voyageur, la documentation attendue de l'EF devra décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles internes de sécurité faisant mention des agrès et moyens de communication dont doivent disposer les accompagnateurs de train de l'EF, en conformité avec les prescriptions des fascicules 442 et 422 du RDEI.</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de ces agrès et moyens de communication.</li> <li>■ La documentation métier des accompagnateurs de train dans laquelle sont reprises ces règles internes de sécurité.</li> <li>■ Une documentation sur la manière dont le personnel d'accompagnement des train est formé pour acquérir la connaissance de ces agrès et moyens de communication et la capacité de les utiliser.</li> <li>■ Les mesures prises pour s'assurer que ces équipements et moyens de communication sont mis à la disposition des accompagnateurs et qu'ils sont en ordre d'utilisation</li> </ul>		
<p><b>Arrêté Royal du 30 septembre 2020 déterminant les signaux lumineux dont doivent disposer les véhicules de tête de train</b></p>			
<p><b>Art. 2</b></p>	<p><b>Description :</b>          Les deux fanaux blancs de la face avant d'un véhicule de tête d'un train sont allumés en permanence</p> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Cette règle s'applique aux véhicules de tête d'un train équipé de deux feux avant, mis en service au type de véhicule avant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'application de la décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 relative aux spécifications techniques relatives à l'interopérabilité du sous-système de matériel roulant du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse soit au 1er septembre 2008; Ou</li> <li>b) l'application de la décision 2011/291/UE de la Commission du 26 avril 2011 relative à une spécification technique d'interopérabilité du sous-système du matériel roulant – « locomotives et trains de voyageurs » du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel soit le 1er juin 2011.</li> </ul> <p>Pour les types de véhicules répondant aux critères ci-dessus, il existe une exception aux exigences de la section 4.2.2.1.2 de l'OPE TSI qui stipule que chaque véhicule doit être équipé de 3 feux avant allumés à la tête d'un train</p> <p>L'entreprise ferroviaire identifie ces équipements lorsqu'il est en service et veille à ce qu'il relève des conditions d'application de la présente exception.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation de l'EF devra inclure :</p> <p>Si l'EF dispose de ces véhicules, la documentation doit décrire les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liste des véhicules équipés de deux feux avant avec des numéros correspondants à son autorisation de mise en service</li> <li>■ La manière dont le personnel compétent est formé pour acquérir la connaissance de cette mesure .</li> <li>■ Les manuels du personnel concerné dans lesquels cette mesure est reprise.</li> </ul>		
<p><b>Arrêté Royal du 9 mars 2021 modifiant l'Arrêté Royal du 23 mai portant adoption des exigences applicables en matière de matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé</b></p>			

<p><b>Art. 6/2. § 1er</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le présent titre s'applique au personnel de sécurité des entreprises ferroviaires ou auquel les entreprises ferroviaires ont recours, qui assure la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train.</p> <p>Lorsque le personnel de sécurité visé à l'alinéa 1er effectue une tâche critique de sécurité dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, autre que la conduite d'un engin moteur, que l'entreprise ferroviaire qui l'emploie a identifiée conformément au chapitre 3 de l'arrêté royal « Personnel de sécurité », cette entreprise applique les dispositions dudit chapitre.</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>L'entreprise ferroviaire peut faire appel à du personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de l'exploitation d'une installation ou d'une liaison ferroviaire privée lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train. Si ce personnel effectue d'autres tâches essentielles de sécurité, l'entreprise ferroviaire se réfère au chapitre 3 de l'AR personnel de sécurité.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une description des activités de l'entreprise ferroviaire identifiant clairement de tels types d'activités</li> <li>■ Documentation démontrant que le chapitre 3 de l'AR Personnel de sécurité a été pris en compte si des tâches de sécurité autres que la conduite d'un engin de traction doivent être effectuées selon l'objet visé au présent article.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/2 §2</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le personnel de sécurité visé au présent titre et certifié conformément à l'article 6/7, est autorisé à assurer la conduite d'un engin moteur aux conditions cumulatives suivantes :</p> <p>1° uniquement dans le but d'assurer la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé ;</p>		

	<p>2° uniquement dans le cadre de mouvements de manœuvre ;                  3° exclusivement dans les limites géographiques et opérationnelles prescrites par le protocole local visé à l'article 4, § 3. Si le protocole local autorise la circulation via une partie de voie principale ou une ligne locale, les limites géographiques et opérationnelles sont prescrites en conséquence ;                  4° le cas échéant, dans le respect des mesures de sécurité prescrites par le gestionnaire de l'infrastructure, conformément à l'article 4, § 3, dans le cadre d'une circulation via une partie de voie principale ou une ligne locale, en ce qui concerne le matériel roulant n'utilisant pas de sillons ayant reçu une attestation de contrôle technique conformément au titre Ier du présent arrêté.</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>Cet article définit les conditions et limites dans lesquelles ce type de personnel est amené à opérer.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation démontrant le respect des conditions et limites définies dans le cadre de cet article;</li> <li>■ La preuve de l'existence d'un protocole local conclu et signé entre l'EF et le GI ;</li> <li>■ La description des mesures prises pour s'assurer que les conditions et les limites dans lesquelles ce personnel doit agir ont été portées à sa connaissance.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/3§1</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le chapitre 2 de l'arrêté royal « Personnel de sécurité » s'applique au personnel de sécurité visé à l'article 6/2</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>Cela concerne les règles et exigences pour le personnel de sécurité qui présente un risque pour la sécurité. Le chapitre 2 de l'AR personnel de sécurité précise le rôle et le pouvoir du GI dans le contrôle de la teneur en alcool du personnel de sécurité et de sa suspension (par la mesure préventive visée à l'article 70, § 3, du Codex ferroviaire), dans le cas où le membre du personnel présente un risque pour la sécurité ferroviaire. Le chapitre 2 de l'AR personnel de sécurité définit également les obligations des membres du personnel de sécurité ou de l'EF dans le cas où un membre du personnel de sécurité présenterait un risque. Ces règles et exigences</p>		

	<p>s'appliquent au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin de traction dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation démontrant la prise en compte du chapitre 2 de l'AR Personnel de Sécurité.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/3§2</b></p>	<p><b>Description :</b> Le du personnel de sécurité visé à l'article 6/2 est au minimum âgé de dix-huit ans révolus.</p> <p><b>Explication :</b> Le personnel de sécurité de l'entreprise amené à réaliser la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train est soumis à une condition d'âge.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'existence de ce critère de sélection dans le cadre de la certification à uneTCS par l'EF.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/4</b></p>	<p><b>Description :</b> Le membre du personnel de sécurité visé à l'article 6/2, satisfait aux connaissances visées à l'annexe 2 pour l'exécution de la tâche critique de sécurité concernée. ».</p> <p><b>Explication :</b> Les connaissances minimum à acquérir pour l'exécution de la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train sont mentionnées dans l'annexe 2 du présent AR.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation démontrant la prise en compte des connaissances mentionnées dans l'annexe 2 par l'EF ;</li> </ul>		

	<p>Les spécificités de formation utilisé pour la formation à cette tâche critique de sécurité reprend les connaissances reprises à l'annexe 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les documents métiers conformes aux connaissances minimales à acquérir à l'Annexe 2.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/5, §1</b></p>	<p><b>Description :</b>                  Le point 4.6. de la STI OPE relatif aux exigences de compétences professionnelles, s'applique à tous les membres du personnel qui exécutent des tâches critiques de sécurité visées à l'article 6/2.</p> <p><b>Explication :</b>                  Il s'agit d'une règle relative aux exigences de compétence professionnelle du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires ou des entreprises auxquelles l'entreprise ferroviaire fait usage , exécutant la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train. L'AR fait référence aux dispositions de la STI OPE dans ce domaine.</p> <p>Le point 4.6 en particulier spécifie les exigences suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le personnel de l'entreprise ferroviaire doit avoir acquis les compétences professionnelles appropriées pour exécuter toutes les tâches critiques de sécurité nécessaires dans des situations normales, dégradées et d'urgence. Ces compétences comprennent des connaissances professionnelles et la capacité de mettre ces connaissances en pratique.</li> <li>■ Les entreprises ferroviaires doivent effectuer une analyse des besoins en formation pour leur personnel concerné et définir un processus de réexamen et de mise à jour de leurs besoins de formation individuelle.</li> <li>■ Les entreprises ferroviaires sont tenues de définir le processus d'évaluation de leur personnel afin de satisfaire aux exigences spécifiées dans le règlements de la Commission (UE) n o 2018/762.</li> </ul> <p><b>Documentation attendue :</b></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des procédures d'analyse des compétences et des besoins de formation du personnel de sécurité mentionné ci-dessus. Cela devrait inclure à la fois les compétences professionnelles et linguistiques</li> <li>■ Les compétences professionnelles requises pour la tâche critique de sécurité susmentionnée</li> <li>■ Le programme de formation du personnel de sécurité mentionné ci-dessus et le lien entre le contenu de ce programme de formation et l'acquisition des compétences professionnelles nécessaires à l'exécution des TCS susmentionnées</li> <li>■ La documentation pédagogique utilisée pour la formation du personnel de sécurité susmentionné, ainsi que le lien entre la documentation pédagogique et les compétences à acquérir</li> <li>■ Une description du processus d'évaluation du personnel de sécurité susmentionné</li> </ul>		
<p><b>Art6/5, §2</b></p>	<p><b>Description :</b>                  Le point 4.7. de la STI OPE relatif aux conditions de santé et de sécurité s'applique à tous les membres du personnel qui exécutent des tâches critiques de sécurité visées à l'article 6/2.                  Par dérogation à l'alinéa 1er :                  1° le point 4.7.2.2.1. de la STI OPE relatif à la fréquence des examens ne s'applique pas et l'entreprise ferroviaire détermine la fréquence des examens concernés ;                  2° le membre du personnel de sécurité qui effectuait la conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 9 mars 2021 modifiant l'arrêté royal du 23 mai 2013 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant n'utilisant pas de sillons et au personnel de sécurité qui effectue des opérations relatives à la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, est présumé répondre aux exigences du point 4.7.2.1. de la STI OPE.</p> <p><b>Explication :</b>                  Il s'agit d'une règle relative aux conditions de santé et de sécurité du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires ou des entreprises auxquelles l'entreprise</p>		

	<p>ferroviaire fait usage, exécutant la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train. L'AR fait référence aux dispositions de la STI OPE dans ce domaine.</p> <p>Le point 4.7 en particulier spécifie différentes sortes d'examens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Examen médical avant affectation. Le contenu de cet examen est spécifié au point 4.7.2.1.1 de la STI OPE</li> <li>■ Evaluation psychologique avant affectation. Le contenu de cet examen est spécifié au point 4.7.2.1.2 de la STI OPE</li> <li>■ Examen médical périodique. Le point 4.7.2.2.1 de la STI OPE n'est pas d'application : l'entreprise ferroviaire détermine elle-même la fréquence de ces examens pour le personnel concerné ci-dessus. Le contenu minimal de ces examens est spécifié au point 4.7.2.2.2 de la STI OPE.</li> <li>■ Examens médicaux et/ou évaluations psychologiques complémentaires. Les conditions et principes sont reprises au point 4.7.2.2.3 de la STI OPE</li> </ul> <p>Le membre du personnel de sécurité qui effectuait déjà la conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé avant l'entrée en vigueur de l'AR hors sillons est présumé répondre aux exigences du point 4.7.2.1. de la STI OPE.</p> <p>Les entreprises ferroviaires doivent spécifier et expliciter dans un document le processus mis en place pour satisfaire aux exigences médicales, psychologiques et sanitaires requises pour leur personnel dans leur système de gestion de la sécurité.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La documentation de l'EF doit décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les organismes choisis pour réaliser les examens médicaux et les évaluations psychologiques du personnel de sécurité susmentionné ;</li> <li>■ Le contenu des examens médicaux et des évaluations psychologiques préalables à l'affectation (compte tenu des exigences minimales énoncées à la section 4.7.2.1 de la STI OPE à ce sujet)</li> <li>■ Le contenu et la fréquence des examens médicaux périodiques après affectation (compte tenu des exigences minimales énoncées à la section 4.7.2.2.2 de la STI OPE à ce sujet)</li> </ul>		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les circonstances dans lesquelles l’EF soumet le personnel de sécurité susmentionné à des examens médicaux ou psychologiques supplémentaires et la façon dont le contenu de ces examens et évaluations est déterminé (compte tenu des exigences minimales énoncées à la section 4.7.2.2.3 de la STI OPE à ce sujet).</li> </ul> <p>Par dérogation, la documentation pour le personnel de sécurité qui effectuait déjà les tâches critiques de sécurité mentionnées ci-dessus avant l’entrée en vigueur de AR Hors-Sillons décrit les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les organismes choisis par l’EF pour effectuer les examens médicaux et les évaluations psychologiques du personnel de sécurité susmentionné.</li> <li>■ Le contenu des examens médicaux préalables et des évaluations psychologiques avant affectation (en tenant compte des exigences minimales énoncées à l’article 4.7.2.1. de la STI OPE à ce sujet).</li> </ul>		
<p><b>Art 6/6 §1</b></p>	<p><b>Description :</b>  Cet article traite des compétences linguistiques nécessaires au personnel de sécurité visé à l’article 6/2 pour lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations normales, dégradées ou d’urgence.  Le GI adopte la forme et le contenu des communications ainsi que les procédures à utiliser dans le cadre des éléments qu’il adopte en l’absence de STI ou en complément des STI, conformément à l’article 68, paragraphe 3, du Code ferroviaire.</p> <p><b>Explication :</b>  L’AR impose des exigences linguistiques au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d’un engin moteur dans le cadre de la desserte d’une installation ou d’un raccordement privé, lorsque cette tâche n’est pas effectuée par un conducteur de train.</p> <p>Les articles 6/6, §1, §2 et §3 traitent des compétences linguistiques auxquelles le personnel de sécurité mentionné ci-dessus doit se conformer afin de pouvoir communiquer activement et efficacement dans des conditions normales, perturbées et dans les situations d’urgence.</p> <p>Le GI détermine la forme et le contenu de la communication et les procédures à suivre dans le contexte des éléments qu’elle adopte, en l’absence de STI ou en plus</p>		

	<p>des STI. L'EF doit surveiller, mettre à jour et mettre à disposition le contenu de la communication et les procédures de communication à suivre au personnel de sécurité. Celles-ci sont élaborées par le GI et font l'objet du RDEI.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> Description de la manière dont l'EF met à jour et met à la disposition du personnel de sécurité les procédures de communication du GI à suivre.</p>		
<p><b>Art 6/6 §2</b></p>	<p><b>Description :</b> Le personnel de sécurité qui communique avec le GI sur des questions déterminantes pour la sécurité, possède un niveau de compétence linguistique suffisant dans les langues indiquées par le GI.</p> <p>Les compétences linguistiques du personnel de sécurité lui permettent au minimum de dialoguer et d'échanger des communications relatives à la sécurité, à l'organisation du travail et à la régularité du trafic conformément aux dispositions figurant dans les éléments que le GI adopte en l'absence de STI ou en complément des STI, conformément à l'article 68, paragraphe 3, du Code ferroviaire.</p> <p>Ces communications s'appuient sur des procédures formalisées faisant appel à des messages écrits et/ou à des formulaires imposés par le GI.</p> <p><b>Explication :</b> Il s'agit d'une règle visant à réduire les risques associés à la communication de sécurité, dans le cas où la langue du GI n'est pas la langue maternelle du personnel de sécurité.</p> <p>Cette exigence s'applique au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train.</p> <p>Le GI détermine les procédures formalisées, les messages écrits et les formulaires de communication opérationnelle par le biais du RDEI. Le personnel de sécurité qui peut être tenu d'appliquer ces méthodes de communication dans une langue qui</p>		

	<p>n'est pas sa langue maternelle doit posséder un niveau de compétence suffisant dans les autres langues indiquées du GI. L'AR stipule que le niveau linguistique du personnel de sécurité susmentionné doit être suffisant. Il appartient à l'EF d'établir les critères pour déterminer si la maîtrise de la compétence linguistique est suffisante et pour déterminer comment elle obtient l'assurance que cela est respecté.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation de l'EF doit décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures formalisées d'utilisation des messages écrits et/ou des formulaires imposés par le GI par l'intermédiaire du RDEI. Ces procédures formalisées devraient être incluses dans la documentation métier du personnel de sécurité susmentionné</li> <li>■ La manière dont le personnel de sécurité susmentionné est formé pour utiliser les messages et/ou formulaires du GI utiles à la réalisation de leurs tâches critiques de sécurité</li> <li>■ La manière dont l'EF dispense une formation linguistique au personnel de sécurité susmentionné, afin qu'ils acquièrent un niveau suffisant de compétence linguistique pour accomplir les TCS dont ils sont responsables et pour assurer la communication de sécurité associée, conformément aux dispositions du RDEI. L'EF devrait fournir ce type de formation lorsque le personnel de sécurité travaillant en interface avec le GI doit travailler dans des situations où la langue du GI ne correspond pas à sa langue maternelle.</li> </ul>		
<p><b>Art 6/6 §3</b></p>	<p><b>Description :</b> L'entreprise ferroviaire décrit dans son système de gestion de la sécurité les compétences linguistiques liées à la tâche critique de sécurité visée au chapitre I er en fonction des langues indiquées par le GI.</p> <p>L'entreprise ferroviaire évalue les connaissances linguistiques lors de la certification visée à l'article 6/7 et base son évaluation sur trois niveaux de compétences linguistiques :</p> <p>1° compétences linguistiques suffisantes en langue française ; 2° compétences linguistiques suffisantes en langue néerlandaise ; 3° compétences linguistiques suffisantes en langue française et en langue néerlandaise.</p>		

	<p><b>Explication :</b></p> <p>Il s'agit d'une règle visant à réduire les risques associés à la communication, en particulier dans le cas où la langue du GI n'est pas la langue maternelle du personnel de sécurité. Cette exigence ne s'applique qu'au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train.</p> <p>L'AR exige que le personnel de sécurité mentionné ci-dessus ait un niveau suffisant de compétence linguistique dans la langue opérationnelle du GI, sans prescrire un niveau de langue en tant que tel. Il appartient à l'EF de déterminer les exigences linguistiques que le personnel de sécurité mentionné ci-dessus auxquelles doit satisfaire dans la langue indiquée par le GI, dépendant de l'emplacement des postes de travail et les exigences linguistiques opérationnelles (la langue opérationnelle est définie par le GI).</p> <p>Outre le lieu de travail (qui détermine la langue opérationnelle utilisée par le GI), afin de déterminer le niveau de langue requis, l'EF doit tenir compte en particulier de la nature de la communication que le personnel de sécurité doit effectuer avec le GI, dans le cadre de l'exécution de TCS, tant dans des circonstances normales, que perturbées des opérations mais aussi dans les situations d'urgence.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La documentation de l'EF doit décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le niveau des compétences linguistiques requis pour le personnel de sécurité mentionné ci-dessus, en Français et en Néerlandais, en fonction du lieu, des TCS qu'ils accomplissent et de l'existence d'une interface avec le GI.</li> <li>■ La manière dont l'EF dispense une formation linguistique au personnel de sécurité susmentionné, afin qu'il acquière un niveau suffisant de compétence linguistique pour accomplir les TCS dont il est responsable et pour assurer la communication de sécurité associée, conformément aux dispositions du RDEI. L'EF doit fournir ce type de formation lorsque le personnel de sécurité mentionné ci-dessus travaille en interface avec le GI dans des situations où la langue du GI ne correspond pas à sa langue maternelle.</li> </ul>		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La manière dont l'EF obtient l'assurance que le personnel de sécurité susmentionné a acquis un niveau linguistique suffisant, par le biais d'évaluations. En particulier, la documentation doit démontrer que les critères d'évaluation de l'EF sont établis sur trois niveaux de compétence linguistique :             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. compétences linguistiques suffisantes dans la langue Français</li> <li>2. compétences linguistiques suffisantes dans la langue Néerlandais</li> <li>3. connaissances linguistiques suffisantes dans les langues Français et Néerlandais.</li> </ol> </li> </ul> <p>Il convient de noter que l'évaluation des compétences linguistiques n'est requise que dans la mesure où la langue du GI ne correspond pas à la langue maternelle du personnel de sécurité.</p>		
<p><b>Art 6/7 §1</b></p>	<p><b>Description :</b>            L'entreprise ferroviaire délivre au membre du personnel de sécurité visé à l'article 6/2 un document certifiant qu'il est habilité à exécuter une ou plusieurs tâches critiques de sécurité.            Le membre du personnel de sécurité est en mesure de présenter ce document à tout moment durant l'exécution de son travail.</p> <p><b>Explication :</b>            Il s'agit d'une règle conçue pour réduire les risques associés à l'exécution de TCS par du personnel non autorisé (et donc peut-être non formé, médicalement, psychologiquement inapte, etc.).</p> <p>Cette règle s'applique au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train</p> <p>L'EF doit systématiquement délivrer un document au personnel de sécurité susmentionné qui effectue des TCS en son nom, qu'il s'agisse de son propre personnel ou de personnel auxiliaire, certifiant qu'il dispose de l'autorisation d'effectuer une/des TCS.</p>		

	<p>Compte tenu des autres exigences de l'AR, la délivrance d'un document certifiant ne peut être autorisée que si les conditions suivantes sont remplies:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le membre du personnel est apte médicalement. Cela signifie que l'examen médical a permis d'attester que le membre du personnel répond aux critères médicaux pour la (les) tâche(s) critique(s) de sécurité pour lesquelles il recevra un document certifiant l'autorisation d'exercer.</li> <li>■ Le membre du personnel est apte psychologiquement. Cela signifie que l'évaluation psychologique a permis d'attester que le membre du personnel répond aux critères psychologiques pour la (les) tâche(s) critique(s) de sécurité pour lesquelles il recevra un document certifiant l'autorisation d'exercer.</li> <li>■ Le membre du personnel est apte professionnellement. Cela signifie que le membre du personnel a acquis les compétences professionnelles requises pour la (les) tâche(s) critique(s) de sécurité pour lesquelles il recevra un document certifiant l'autorisation d'exercer. Cela a été vérifié en particulier par une évaluation professionnelle appropriée.</li> </ul> <p>Le SGS de l'EF doit régler la délivrance des documents de certification afin qu'ils ne soient délivrés qu'aux membres du personnel qui sont médicalement, psychologiquement et professionnellement aptes. En particulier, le SGS doit identifier clairement les personnes qui ont les compétences suffisantes de délivrer des documents de certification au nom de l'EF.</p> <p><i>Remarque : L'EF est responsable du personnel de sécurité du sous-traitant et doit intégrer ce personnel dans son système de gestion de la sécurité. Cela signifie que l'EF est responsable de tous les aspects liés à la gestion de ces personnels (identification des besoins en compétences, développement des compétences, suivi du personnel, délivrance de documents de certification, etc.). Toutefois, il convient de noter que cela n'empêche pas l'adoption de dispositions contractuelles entre l'EF et le sous-traitant, permettant à l'EF de confier des éléments de la gestion du personnel de sécurité à ses sous-traitants.</i></p> <p>Le personnel de sécurité doit savoir qu'il doit toujours être en possession de ses documents de certification pendant son travail.</p> <p>Tout type de support est permis pour le document de certification. Une version numérique est donc possible. Si tel est le cas, les conditions relatives à la gestion de</p>		
--	---	--	--

	<p>ces documents numériques dans le SGS doivent être définies pour éviter qu'ils ne soient falsifiés ou modifiés. Il est également nécessaire de s'assurer qu'un tiers compétent puisse avoir accès aux informations contenues dans ces documents numériques à tout moment et à partir de n'importe quel endroit, en cas de réquisition.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La documentation de l'EF doit décrire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une description du processus de délivrance du document de certification et des conditions à respecter pour permettre la délivrance d'un tel document à un membre du personnel de sécurité susmentionné</li> <li>■ L'identification claire des personnes habilitées à délivrer des documents de certification pour le compte de l'EF</li> <li>■ Les mesures prises par l'EF pour empêcher la falsification ou la modification de documents, notamment dans le cas de la délivrance de documents numériques</li> <li>■ Le modèle de document de certification du personnel de sécurité (voir art. 6/7, §2 ci-dessous)</li> <li>■ L'obligation pour le personnel de sécurité susmentionné de pouvoir présenter ses documents à tout moment pendant son travail et une description de la façon dont le personnel de sécurité susmentionné a été informé de cette obligation</li> </ul>		
	<p><b>Description :</b></p> <p>Le document visé au paragraphe 1er contient au minimum les données suivantes :</p> <p>1° le nom, le prénom et la date de naissance ;</p> <p>2° la ou les tâche(s) critique(s) de sécurité autorisée(s) ;</p> <p>3° la date d'échéance de l'habilitation ;</p> <p>4° le ou les poste(s) de travail où la ou les tâche(s) peut(vent) être exercée(s), lorsque ce poste de travail nécessite une connaissance particulière liée à la desserte de dispositifs en relation avec la sécurité des circulations ferroviaires. ».</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>Il s'agit d'une règle conçue pour réduire les risques associés à l'exécution de TCS par du personnel non autorisé (et donc peut-être non formé, médicalement, psychologiquement inapte, etc.).</p>		

	<p>Cette exigence s'applique au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train</p> <p>L'AR spécifie le contenu minimal des documents de certifications. Ces documents peuvent contenir des informations supplémentaires si l'EF le juge utile. L'EF peut donc inclure des informations supplémentaires dans son modèle de document, en particulier si elle estime nécessaire d'encadrer et de délimiter l'autorisation d'effectuer des tâches critique de sécurité.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La documentation attendue doit contenir un modèle de document de certification du personnel de sécurité susmentionné. Le modèle de document utilisé par l'EF contient au minimum les données reprises au présent article.</p>		
<p><b>Art 6/8</b></p>	<p><b>Description :</b> La certification délivrée par l'entreprise ferroviaire n'est valide que si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1° respect de la fréquence des examens relatifs aux conditions de santé et de sécurité telle que fixée par l'entreprise ferroviaire ;</li> <li>2° respect des exigences en matière de formation continue telles que fixées par l'entreprise ferroviaire ;</li> <li>3° continuité suffisante de l'exercice de la tâche critique de sécurité concernée.</li> </ul> <p>L'entreprise ferroviaire définit les conditions de continuité suffisante visée à l'alinéa 1er, 3° dans son système de gestion de la sécurité.</p> <p><b>Explication :</b> Cette exigence s'applique au personnel de sécurité qui effectue la tâche critique de sécurité de conduite d'un engin moteur dans le cadre de la desserte d'une installation ou d'un raccordement privé, lorsque cette tâche n'est pas effectuée par un conducteur de train</p>		

	<p>Il s'agit d'une règle visant à réduire les risques associés à l'exécution de tâches critiques de sécurité par le personnel qui est devenu médicalement, psychologiquement ou professionnellement inapte au fil du temps.</p> <p>L'EF doit tenir compte de trois aspects lorsqu'il s'agit de décider de conserver ou non la certification du personnel de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les examens médicaux périodiques et évaluations psychologiques. Le point 4.7 de l'OPE de la STI fixe les exigences minimales dans ce domaine (voir article 6/5, §2 à ce sujet). Il impose à la fois les fréquences minimales et le contenu des examens médicaux périodiques, mais aucune exigence pour l'évaluation psychologique périodique. L'EF peut néanmoins décider de fixer ces exigences dans son SGS ;</li> <li>■ La formation continue. Des exigences relatives à la formation continue sont établies par la section 4.6 de la STI OPE (voir article 6/5, §1 ci-dessus). La section 4.6 de la STI OPE fait elle-même référence aux exigences du règlement (UE) 2018/762 dans ce domaine. L'EF a l'obligation de poursuivre la formation de son personnel de sécurité, ce qui devrait lui permettre de veiller à ce que les compétences de son personnel de sécurité soient maintenues et, si nécessaire, renforcées.</li> <li>■ La continuité suffisante dans l'exécution de la tâche critique de sécurité. Il n'y a pas d'exigence spécifique et prescrite dans la réglementation à ce sujet. Il appartient à l'EF de définir les exigences relatives aux tâches critiques de sécurité susmentionnées sur la base de ses analyses, au sein de son SGS. En particulier, l'EF devrait fixer un délai pour l'interruption de l'exécution des TCS, ainsi qu'une fréquence minimale d'exécution menant à une formation supplémentaire et/ou à une réévaluation des compétences professionnelles, le cas échéant.</li> </ul> <p>En ce qui concerne la formation supplémentaire et la continuité suffisante des activités, il est également nécessaire de faire le lien avec l'exigence de l'article 4.2.3 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/762, qui exige la création d'un système pour le retour au travail du personnel après un accident/incident ou une absence prolongée et prévoit notamment une formation supplémentaire, si nécessaire.</p> <p><i>Remarque : il n'y a pas d'exigence explicite dans la réglementation concernant le renouvellement des documents de certification. Toutefois, l'article 6/7, §2, selon lequel les</i></p>		
--	--	--	--

	<p>exigences relatives au contenu des documents de certification prévoient qu'elles doivent contenir une « date d'expiration » afin d'assurer la cohérence entre les modalités de validité de la certification (comme indiqué à l'article 14) et sa date d'expiration, il peut être souhaitable de s'assurer que la date du délai est conforme aux dates d'expiration des conditions de validité de la certification.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La documentation attendue doit contenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les exigences de l'EF pour les examens médicaux périodiques et les évaluations psychologiques pour les TCS mentionnées ci-dessus</li> <li>■ Les exigences de l'EF en terme de formation continue pour les TCS mentionnées ci-dessus</li> <li>■ Les critères d'une continuité suffisante pour les TCS mentionnées ci-dessus. En particulier, les exigences de l'EF pour le maintien de la certification en terme de fréquence minimale d'exécution de la TCS et/ou en terme de période d'interruption de l'exécution de la TCS. (en tenant compte, le cas échéant, des critères relatifs à l'exécution de TCS à un poste de travail spécifique)</li> <li>■ La manière dont l'EF s'assure que seul le personnel de sécurité qui est conforme à la santé, à la sécurité, à la formation continue et aux exigences de continuité adéquates exécutent les TCS</li> <li>■ La manière dont l'EF garantit que les documents de certification ne sont pas en possession de personnel qui ne répond pas aux exigences du SGS en ce qui concerne les conditions de santé, de sécurité, de formation continue ou de continuité des TCS.</li> </ul>		
<p><b>Arrêté royal du 16 JANVIER 2007 fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires</b></p>			
<p><b>Art 3 §3</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Chaque accident et incident d'exploitation ou affectant celle-ci doit être classifié selon les critères établis à l'annexe V.</p> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Afin d'optimiser l'enregistrement et la classification des accidents et incidents, des critères de classification ont été établis pour être utilisés et respectés pour signaler de tels événements sur le réseau ferroviaire belge.</p> <p>Les critères énoncés à l'annexe V du présent Arrêté sont divisés en quatre tableaux:          Tableau I : Catégories d'accidents          Tableau II : Cause de l'accident          Tableau III : Conséquences d'accidents          Tableau IV : Coûts d'accident          Tout accident et incident d'exploitation ou répercussion de l'exploitation sur le réseau ferroviaire belge est classé conformément aux critères fixés dans ces quatre tableaux.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          Une procédure visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ préciser qui est responsable du classement des accidents et incidents d'exploitation sur le réseau ferroviaire belge et ;</li> <li>■ intégrer les critères fixés à l'annexe V du règlement de l'AR ou du moins se référant à cette annexe..</li> </ul>		
<p><b>Art 3§4</b></p>	<p><b>Description :</b>          Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires se conforment aux critères établis à l'annexe VI, lors de l'établissement de leur compte rendu.</p> <p><b>Explication :</b>          Les entreprises ferroviaires doivent établir un rapport d'enquête lorsqu'elles enquêtent sur les accidents et les incidents d'exploitation. En cas d'accidents et d'incidents sur le réseau ferroviaire belge, les entreprises ferroviaires doivent suivre les critères fixés à l'annexe VI du présent Arrêté pour la préparation de leur rapport.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          La documentation attendue doit contenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Un modèle du rapport d'enquête sur les accidents et incidents d'exploitation sur le réseau ferroviaire belge.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une procédure visant à préciser qui est responsable de l'enquête sur les accidents et incidents sur le réseau ferroviaire belge et l'intégration du modèle ci-dessus.</li> </ul>		
<p><b>Art 8 § 1</b></p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées mettent tout en oeuvre pour collaborer spontanément et pleinement à la détermination des causes de l'accident.</p> <p><b>Explication :</b> Afin d'éviter la répétition d'un accident, il est important de connaître les causes de cet accident. Pour cela, toutes les personnes impliquées doivent coopérer spontanément et pleinement à l'enquête menée par l'organe d'enquête.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La manière dont l'entreprise ferroviaire veille à ce que son personnel coopère spontanément et pleinement pour déterminer les causes de l'accident.</p>		
<p><b>Art 8 §2</b></p>	<p><b>Description :</b> Ils s'abstiennent de toute mesure non concertée préalablement avec l'organisme d'enquête, susceptible de retarder ou de nuire à la détermination des causes de l'accident. En particulier, dès l'annonce par l'organisme d'enquête de sa décision de se rendre sur le site de l'accident ou de l'incident conformément à l'article 5, il est interdit au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou aux entreprises ferroviaires concernées de déplacer d'initiative un élément ayant subi ou causé un accident ou un incident sans en avoir reçu l'autorisation des enquêteurs de l'organisme d'enquête, hormis le cas de nécessité (sauvetage et/ou enlèvement d'entraves à la circulation). Les modifications effectuées sur les lieux de l'accident ou de l'incident, dans la mesure du possible, sont décrites par écrit et, font l'objet de photographies par les services du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou des entreprises ferroviaires concernées et/ou d'autres services.</p> <p><b>Explication :</b> Étant donné que l'entreprise ferroviaire doit coopérer spontanément et pleinement avec l'organe d'enquête afin de déterminer les causes d'un accident, le gestionnaire</p>		

	<p>de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire ou ferroviaire concernée devraient s'abstenir de toute mesure qui n'a pas été consultée auparavant par l'organe d'enquête qui pourrait retarder ou entraver la détection des causes.</p> <p>L'intervention et la prise de mesures pourraient retarder ou entraver la détection des causes d'un accident ou un incident. Par conséquent, il est interdit au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou aux entreprises ferroviaires concernées d'intervenir, sans le consentement des enquêteurs de l'organe d'enquête, sur tout élément qui a subi ou causé un accident ou un incident, à moins qu'une telle intervention ne soit nécessaire (pour l'enlèvement d'entraves à la circulation) dès que l'organe d'enquête a notifié sa décision d'aller sur les lieux de l'accident ou de l'incident.</p> <p>Les changements apportés sur les lieux de l'accident ou de l'incident devraient, si possible, être décrits par écrit et/ou photographiés par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et/ou les entreprises ferroviaires concernées et/ou d'autres services.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> La manière dont l'entreprise ferroviaire veille à ce que son personnel s'abstienne de toute mesure qui n'a pas été consultée auparavant par l'organisme chargé de l'enquête qui pourrait retarder ou entraver la détection des causes d'un incident ou accident.</p>		
<p><b>Art 8 §3</b></p>	<p><b>Description :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ou les entreprises ferroviaires concernées veillent à la conservation des objets déterminants conformément aux directives décrites en Annexe 2. Ils supportent les coûts liés au respect de ces directives.</p> <p><b>Explication :</b> Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire ou ferroviaire concernée veillent à la conservation des objets déterminants.</p>		

	<p>Les éléments déterminants doivent être marqués, étiquetés et emballés dans un emballage scellé, afin que les personnes qui les ont recueillies puissent les reconnaître plus tard avec certitude.</p> <p>Les pièces restent à la disposition des personnes qui ont ordonné la tenue d'une enquête ou qui exécutent l'instruction ou l'enquête.</p> <p>Une fois l'enquête terminée, les articles doivent être entreposés à l'endroit désigné par le gardien.</p> <p>La période de rétention est de trois ans si les objets concernent un accident impliquant des personnes et trois mois dans les autres cas. Le temps de rétention est calculé à partir de la fin de l'enquête.</p> <p>L'organe d'enquête peut décider que les articles peuvent être libérés avant la fin des trois années si les objets se rapportent à un accident impliquant des personnes et après trois mois dans les autres cas. À la fin de la détention, le titulaire peut disposer des objets, sous réserve d'une décision différente des autorités judiciaires.</p> <p><b>Documentation attendue :</b> Description de la façon dont les objets déterminants sont stockés.</p>		
<p><b>Art II</b></p>	<p><b>Description :</b> La qualité d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint, ou de membre de l'organisme d'enquête est portée à la connaissance des tiers par une carte de légitimation dont le modèle est fixé à l'Annexe 2. La qualité d'expert mandaté par l'organisme d'enquête est portée à la connaissance des tiers par courrier</p> <p><b>Explication :</b> Le statut d'enquêteur principal, d'enquêteur adjoint ou de membre de l'organisme chargé de l'enquête est communiqué à des tiers au moyen d'une carte de légitimation. Le modèle de cette carte est repris à l'Annexe 2 du présent AR.</p> <p>Le personnel de l'entreprise ferroviaire doit savoir qu'il doit coopérer spontanément et pleinement avec les personnes qui leur présentent la carte de légitimation mentionnée ci-dessus.</p>		

	<p>Le statut d'expert, mandaté par l'organisme de recherche, est communiqué par lettre à des tiers.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <p>La manière dont les entreprises ferroviaires forment leur personnel pour qu'il puisse identifier un enquêteur principal, un enquêteur adjoint ou un membre de l'organisme chargé de l'enquête et coopérer spontanément et pleinement à l'enquête.</p>		
<p><b>Le cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE</b></p>			
<p><b>RSEIF 4.1</b> <b>Point 8.2.2</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Le signal de queue des trains de marchandises est constitué de deux lanternes électriques de queue amovibles présentant un feu rouge fixe (càd non clignotant) et allumés en permanence pendant le parcours.</p> <p><b>Explication :</b></p> <p>Le cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE indique que la Belgique peut continuer à appliquer les règles nationales qui imposent que les trains de marchandises soient équipés de deux fanaux fixes de couleur rouge pour circuler sur les tronçons de leur réseau où cela est justifié par les pratiques d'exploitation déjà en place et/ou par les règles nationales notifiées avant fin janvier 2019.</p> <p>Les dimensions et les attaches de la signalisation de queue doivent être conformes au point 4.2.6.3. de l'appendice E de la STI WAG.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Description des règles opérationnelles de l'EF visant à respecter cette particularité;</li> <li>■ La manière dont l'EF s'assure que son personnel ait connaissance des règles opérationnelles établies pour ce point et les mettent en œuvre sur le terrain.</li> </ul>		
<p><b>RSEIF 4.1</b> <b>Point 8.2.4.1</b></p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Les lanternes électriques de queue amovibles sont fournies par l'UI. Elles sont placées et allumées par un agent désigné par l'UI. Elles sont équipées soit d'un</p>		

	<p>éclairage multipoints, soit d'une ampoule de secours qui s'allume automatiquement en cas de défectuosité de l'ampoule centrale. Avant d'utiliser une lanterne, il faut contrôler son fonctionnement et, si le test est possible, l'allumage de secours. Une lanterne qui ne fonctionne pas correctement ne peut être mise en service. Elles ne peuvent être placées qu'en queue du dernier véhicule. Toute lanterne demeurée sur un autre véhicule et/ou dans un autre sens doit être retirée. Elles sont placées dans les porte-lanterne du dernier véhicule. A défaut de porte lanterne, il est fait usage d'un dispositif amovible à fixer sur un butoir. L'allumage automatique de la lanterne au moyen d'un dispositif photosensible n'est pas admis.</p> <p><b>Explication :</b> Le cas spécifique repris au point 4.2.2.1.3.2 de la STI OPE indique que la Belgique peut continuer à appliquer les règles nationales qui imposent que les trains de marchandises soient équipés de deux fanaux fixes de couleur rouge pour circuler sur les tronçons de leur réseau où cela est justifié par les pratiques d'exploitation déjà en place.</p> <p>Les dimensions et les attaches de la signalisation de queue doivent être conformes au point 4.2.6.3. de l'appendice E de la STI WAG.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Description des règles opérationnelles de l'EF visant à respecter cette particularité;</li> <li>■ La manière dont l'EF s'assure que son personnel ait connaissance des règles opérationnelles établies pour ce point et les mettent en œuvre sur le terrain.</li> </ul>		
<p>Les documents publiés par le Gestionnaire Infrastructure en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE</p>			
<p>Mesures prises en application du point 4.2.3.7 de la STI OPE</p>	<p><b>Description:</b> Les utilisateurs de l'infrastructure élaborent un plan d'urgence compatible avec le plan d'urgence interne du gestionnaire de l'infrastructure et se conforment à ses</p>		

	<p>dispositions. Le cas échéant, ils mettent ces dispositions en œuvre dans leurs règles internes.</p> <p><b>Explication :</b> Le point 4.2.3.7 de la STI OPE indique :</p> <p><i>Le gestionnaire de l'infrastructure, après consultation:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de toutes les entreprises ferroviaires exploitant des trains sur son infrastructure ou, le cas échéant, de leurs organismes représentatifs,</li> <li>- des gestionnaires de l'infrastructure voisins, en tant que de besoin,</li> <li>- des autorités locales et des organismes représentatifs des services d'urgence (dont les services incendie et de secours) aux niveaux local ou national, selon le cas, définit, publie et met à disposition des mesures appropriées pour gérer les situations d'urgence et rétablir les conditions d'exploitation normales de la ligne.</li> </ul> <p><i>Par exemple, ces mesures prennent en considération:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les collisions,</li> <li>- les incendies affectant les trains,</li> <li>- les évacuations de train,</li> <li>- les accidents dans les tunnels,</li> <li>- les incidents impliquant des marchandises dangereuses,</li> <li>- les déraillements.</li> </ul> <p><i>L'entreprise ferroviaire fournit toutes les informations spécifiques liées à ces circonstances au gestionnaire de l'infrastructure, en particulier concernant la récupération ou la remise sur rails des trains.</i></p> <p><i>En outre, l'entreprise ferroviaire a des processus permettant d'informer les voyageurs sur les procédures d'urgence et de sécurité à bord.</i></p> <p>Afin de se conformer à cette exigence de la STI OPE, le GI a établi un plan d'urgence contenant toutes les situations d'accident identifiées par la STI OPE. Ce plan d'urgence fait l'objet de l'article 511 de la partie 5 du RDEI – <i>Plan d'urgence d'Infrabel – Coordination entre le GI et les UI-</i>.</p> <p>Les entreprises ferroviaires doivent intégrer les exigences de l'article 511 du RDEI dans leurs règles internes afin de satisfaire aux exigences relatives à leur rôle dans la</p>		
--	---	--	--

	<p>gestion des urgences. Ils devraient également dispenser une formation au personnel chargé de la gestion des situations d'urgence.</p> <p><b>Documentation attendue :</b>          La documentation attendue doit contenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les règles de sécurité internes de l'EF. Il s'agit notamment de la coordination entre le GI et les UI sur base du RDEI 511. L'EF clarifiera les liens entre ses règles internes et le RDEI...</li> <li>■ Les résultats de la gestion des risques démontrant la prise en compte de la coordination entre le GI et les UI suivant les règles du RDEI 511.</li> <li>■ Les documents métiers pour toutes les catégories de personnel exerçant une TCS intégrant les parties pertinentes des règles internes de sécurité fondées sur la coordination entre le GI et les UI sur base des règles du RDEI 511.</li> <li>■ La manière dont le personnel concerné de l'EF est formé pour acquérir la connaissance des règles internes de sécurité basées sur le RDEI 511 et est en mesure de les respecter.</li> </ul>		
--	--	--	--

## Annexe 2 : Tableau de correspondance par rapport exigences qui ne sont pas des règles nationales de sécurité, mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues du demandeur de CSU parce qu'elles sont liées à une règle nationale.

---

### Principe de cette annexe

Cette annexe constitue le tableau de correspondance aux différentes exigences en lien avec une règle nationale de sécurité belge. Elle a pour but de permettre au demandeur de démontrer sa conformité par rapport aux exigences qui ne sont pas des règles nationales belges mais pour lesquelles des informations supplémentaires sont attendues de sa part.

Ainsi les exigences en lien avec une RN et les attentes de l'ANS en ce qui concerne celles-ci sont décrites et expliquées au sein de cette annexe. C'est par le biais de ce tableau que le demandeur doit faire correspondre les éléments de preuve constitutifs du volet national de son dossier de demande afin de démontrer que son SGS permet de se conformer aux dispositions en lien avec des règles nationales belges.

Pour ce faire, le modèle de tableau présenté en page suivante est utilisé.

		<b>A compléter par le demandeur d'un CSU</b>	
<b>Référence</b> (Référence à l'exigence en lien avec une règle nationale de sécurité notifiée)	<b>Exigences</b> (titre des exigences en lien avec une règle nationale de sécurité notifiée pertinente)	<b>Documents justificatifs</b> (Référence du document/ version/ date/ chapitre/ section / ...)	<b>Description</b> (courte description du document)
xxx	<p><b>Description:</b> L'exigence en lien avec une règle de sécurité nationale est décrite ici. Cela peut être l'exigence elle-même ou une description simplifiée de celle-ci (pour la rendre plus compréhensible). Dans la mesure du possible, l'exigence est décrite sans référence à d'autres articles de la loi et/ou de la réglementation.</p> <p><b>Explication:</b> L'exigence en lien avec une règle nationale de sécurité est ici expliquée. Des informations supplémentaires sont apportées pour mieux comprendre le fondement et le principe de l'exigence, sa signification et ce qu'elle implique pour l'EF.</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les attentes en termes d'éléments de preuves documentaires sont ici explicitées. Il s'agit ici d'expliciter les attentes minimales du SSICF par rapport au dossier du demandeur.</li> </ul>	Le demandeur indique ici les références aux documents (et sections de ces documents) constitutifs de son dossier qui permettent de démontrer que l'EF est en conformité par rapport aux exigences de la règle.	L'EF doit ici décrire de manière brève la manière dont les références au dossier permettent de répondre aux exigences de la réglementation belge.

		<b>A compléter par le demandeur d'un CSU</b>	
<b>Référence</b> (Référence à l'exigence en lien avec une règle nationale de sécurité notifiée)	<b>Exigences</b> (titre des exigences en lien avec une règle nationale de sécurité notifiée pertinente)	<b>Documents justificatifs</b> (Référence du document/ version/ date/ chapitre/ section / ...)	<b>Description</b> (courte description du document)
RDEI 1.1.1 Merl-in	<p><b>Description:</b> Les utilisateurs d'infrastructures utilisent l'application « merl-in » pour les véhicules contenant des marchandises dangereuses qui sont présents dans les installations du réseau et ne font pas partie d'un train ou d'un mouvement de manœuvre afin de mettre à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations requises relatives aux marchandises dangereuses.</p> <p><b>Explication:</b> Il est nécessaire de mettre systématiquement à la disposition du GI certaines informations sur le transport de marchandises dangereuses afin que ces informations puissent être transmises aux services d'urgence si nécessaire. Le point 7 du fascicule 44I définissent les exigences dans ce domaine, tant pour les trains en circulation que pour les wagons stationnant temporairement dans les installations du GI. Pour les wagons stationnant temporairement dans ses installations, le GI met à disposition l'application « Merl-In » pour l'échange de ces données.</p> <p><b>Documentation attendue:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures établies par l'EF pour garantir que toutes les informations requises sur le transport de marchandises dangereuses sont fournies conformément aux exigences au fascicule 34I du RDEI et qui prennent en compte l'utilisation de l'application « Merl-In ».</li> <li>■ La manière dont l'EF veille à ce que le personnel chargé de fournir ces informations ait acquis une connaissance de ces procédures et ait la possibilité de les appliquer</li> </ul>		<p>Il n'est pas nécessaire de mentionner ici une documentation nationale spécifique. L'évaluation de cette exigence sera effectuée indirectement au moyen de la documentation internationale incluse dans la partie SGS de votre demande. Veuillez ajouter ici la ou les références du ou des documents appartenant à la partie SGS de votre demande dans laquelle cette exigence est incluse.</p>

<p style="text-align: center;">RDEI 1.1.1 Fill-In</p>	<p><b>Description :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure doivent utiliser l'application « Fill In » avant le départ du train pour mettre à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations nécessaires relatives à la composition du train (y compris la présence de wagons avec des roues à bandages rouillés et/ou des marchandises dangereuses).</p> <p><b>Explication :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure doivent utiliser l'application « Fill In » avant le départ du train pour mettre à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations nécessaires relatives à la composition du train (y compris la présence de wagons avec des roues à bandages rouillés et/ou des marchandises dangereuses).</p> <p>L'article 2.1 du RDEI 34I stipule que l'intégration de wagons avec des roues à bandages rouillés dans un train de marchandises exige un accord préalable du responsable du mouvement de l'installation de départ et doit ensuite être notifiée dans l'annonce de la composition du train.</p> <p>Le point 7 du fascicule 44I définit les exigences dans le domaine des informations liées au transport de marchandises dangereuses, tant pour les trains en circulation que pour les wagons stationnant temporairement dans les installations du G. Pour les trains en circulation, le GI met à disposition l'application « Fill-In » pour transférer ces données avant le départ du train</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures établies par l'EF pour garantir que toutes les informations requises sur la composition des trains (y compris la présence de wagons avec des roues à bandages rouillés et/ou des marchandises dangereuses) sont fournies, conformément aux exigences du fascicule 34I du RDEI et qui tiennent compte de l'utilisation de l'application « Fill-In ».</li> <li>■ La manière dont l'EF veille à ce que le personnel chargé de fournir ces informations ait acquis une connaissance de ces procédures et ait la possibilité de les appliquer</li> </ul>	<p>Pour la partie de cette exigence relative à la composition des trains en ce qui concerne les marchandises dangereuses, il n'est pas nécessaire de fournir ici une documentation nationale spécifique. L'évaluation de cette partie de cette exigence se fera indirectement par le biais de la documentation internationale incluse dans la partie SGS de votre demande. Veuillez ajouter ici la ou les références du ou des documents appartenant à la partie SGS de votre demande dans laquelle cette exigence est incluse.</p> <p>Pour la partie de cette exigence en ce qui concerne la composition du train (y compris la présence de wagons avec des bandages rouillés), il est par contre nécessaire de mentionner ici une documentation nationale spécifique.</p>
---	--	---

<p>RDEI 1.1.1 Daily in</p>	<p><b>Description :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure doivent utiliser l'application « Daily-In » pour suivre les bulletins (bulletins horaire, travaux planifiés et ART) établis par le gestionnaire de l'infrastructure, puis les distribuer au personnel concerné.</p> <p><b>Explication :</b> Il est nécessaire de surveiller systématiquement les bulletins établis par le gestionnaire de l'infrastructure afin qu'ils puissent être distribués au personnel compétent. L'article 3.1 du fascicule 421 du RDEI définit un bulletin comme suit : «Le bulletin est un document relatif à la circulation des trains publié par le GI dans le cadre de la gestion de la capacité et de la coordination des travaux et des circulations et auquel les UI destinataires accusent réception. » L'article 3.3 du fascicule 421 du RDEI assimile les documents suivants à un bulletin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les « tableaux hebdomadaires » ;</li> <li>- les « avis de ralentissement temporaires » (ART);</li> <li>- les « avis de raccourcissement de quai » (ARQ);</li> <li>- les notifications d'empiètements dans le gabarit des voies ;</li> <li>- les « avis de circulation avec pantographes abaissés (ACPA)</li> <li>- les avis de suppression des ART, ARQ, ACPA, empiètements.</li> </ul> <p>Le fascicule 353 du RDEI traite de la publication, du contenu, de l'expiration et de la distribution d'un ART à l'utilisateur de l'infrastructure (procédure normale, procédure d'urgence, procédure en cas de problème technique).</p> <p>Le point 5.1.5. du fascicule 421 du RDEI couvre les travaux programmés et le service ferroviaire spécial.</p> <p>Les utilisateurs de l'infrastructure doivent s'assurer que les bulletins publiés par le gestionnaire de l'infrastructure sont systématiquement surveillés et diffusés au personnel compétent.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition l'application « Daily-in » pour suivre les bulletins.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p>		
--------------------------------	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures adoptées par l'EF pour s'assurer que les bulletins émis par le GI sont suivis et pris en compte grâce à l'utilisation de l'application « Daily In ».</li> <li>■ La procédure adoptée par l'EF pour assurer la réception de l'ART en cas d'urgence conformément aux exigences de la section 5 de l'article 352 du RDEI.</li> <li>■ Les procédures établies par l'EF pour s'assurer que les bulletins émis par le gestionnaire de l'infrastructure sont distribués au personnel compétent.</li> <li>■ La procédure prévue par l'EF pour s'assurer que l'ART est reçu, lu et compris par le personnel compétent.</li> <li>■ La manière dont l'EF veille à ce que le personnel responsable de ces tâches ait acquis une connaissance de ces procédures et ait la possibilité de les appliquer</li> </ul>		
<p>Webform</p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Chaque accident ou incident d'exploitation est classé selon les critères de l'art. 3 §3 de l'AR Règles d'enquête et fait l'objet d'un rapport du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et/ou, le cas échéant, de l'entreprise ferroviaire dont une copie doit être transmise à l'organe d'enquête dans un délai de trois jours ouvrables.</p> <p>La structure des rapports d'enquête répond aux critères de l'art. 3 §4 de l'AR Règles d'enquêtes.</p> <p>Les rapports d'enquête sont transmis à la base de données de l'organe d'enquête :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au format XML. Les modalités ont été communiquées aux entreprises ferroviaires intéressées ;</li> <li>- Par l'utilisation du formulaire Web (« Webform ») qui est mis à disposition des entreprises ferroviaires</li> </ul> <p><b>Explication :</b></p> <p>Cette exigence concerne les règles nationales en référence à l' AR Règles d'enquête Art. 3 §3 et Art. 3 §4.</p> <p>Elles concernent le classement des accidents et incidents d'exploitation et la rédaction des rapports d'enquête.</p>		

	<p>L'organe d'enquête prévoit 2 possibilités pour la transmission des rapports d'enquête vers sa base de données :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au format XML. Les modalités ont été communiquées aux entreprises ferroviaires intéressées ;</li> <li>- Par l'utilisation du formulaire Web (« Webform ») qui est mis à disposition des entreprises ferroviaires</li> </ul> <p>Afin de compléter le formulaire Web « WEBFORMS », l'EF/GI doit s'inscrire en envoyant le PDF rempli sur le site Web de l'organe d'enquête (<a href="https://www.rail-investigation.be/fr/databank-webforms/">https://www.rail-investigation.be/fr/databank-webforms/</a>) à l'organe d'enquête via l'adresse fonctionnelle: <a href="mailto:raui@mobilite.fgov.be">raui@mobilite.fgov.be</a>.</p> <p>Avec le formulaire Web « WEBFORMS », le rapport d'accident peut être téléchargé automatiquement dans la base de données.</p> <p>Les rapports d'accident introduits par une entreprise ferroviaire/gestionnaire infrastructure peuvent à tout moment faire l'objet d'une ou de plusieurs lectures, corrections et révisions; par les personnes précédemment enregistrées par cette entreprise ferroviaire/GI.</p> <p>Accès au WEBFORM : <a href="https://webforms.rail-investigation.be/fmi/webd/AI_DB">https://webforms.rail-investigation.be/fmi/webd/AI_DB</a></p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Documentation décrivant les dispositions mises en oeuvre par l'EF pour envoyer des rapports d'accident au format XML à la base de données de l'organe d'enquête ou pour l'utilisation du formulaire Web « WEBFORMS » pour introduire automatiquement les rapports d'accident dans la base de données de l'organe d'enquête.</li> <li>■ Les procédures adoptées par l'EF pour soumettre des rapports d'enquête soit au format XML soit via le Webform.</li> <li>■ La manière dont l'EF veille à ce que le personnel chargé de fournir ces informations ait acquis une connaissance de ces procédures et ait la possibilité de les appliquer.</li> </ul>		
--	---	--	--

<p>RDEI 1.1.1 Business Corner</p>	<p><b>Description :</b></p> <p>Les utilisateurs de l'infrastructure doivent utiliser le Business Corner (BC) pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser les applications Fil IN ,Merl in et Daily In</li> <li>- Consulter les fascicules du RDEI ;</li> <li>- Consulter les listes du LST Tome III</li> <li>- Consulter les fascicules du RIEI ;</li> <li>- Consulter les Infos Mensuelles ;</li> <li>- Consulter les Communications Réseau ;</li> <li>- Consulter les parties I des protocoles locaux ;</li> <li>- Consulter le livre de danger RID ;</li> <li>- Consulter le plan d'urgence ;</li> <li>- Consulter les rapports annuels de sécurité ;</li> <li>- Consulter la documentation relative au Change Desks, Rules Desks, Safety Desks et Spad Desks.</li> </ul> <p><b>Explication :</b></p> <p>Le Business Corner (BC) est un site web sécurité, construit et géré par Infrabel, qui est réservé aux EFs et à des tiers sélectionnés.</p> <p>Le BC se compose d'une plate-forme de documentation et donne accès aux principales applications d'Infrabel et aux documents dont les opérateurs ferroviaires ont besoin pour exploiter leurs trains.</p> <p>Le BC permet aux utilisateurs d'accéder aux applications dont ils ont besoin pour réserver des sillons, télécharger les règlements et les documents administratifs et consulter les données de transport et les factures.</p> <p>Les applications 'Merl-in', 'Fill-in' et 'Daily-in' se trouvent dans le BC sous l'onglet 'APPLICATIONS'. L</p> <p>Les fascicules RDEI, les listes LST-tome III, RIEI, les informations mensuelles et les communications réseau peuvent être trouvées sous l'onglet « DOCUMENTATION/Règlementation ».</p>		

	<p>Les parties I des protocoles locaux se trouvent sous l'onglet « DOCUMENTATIONS/Partie I Protocoles locaux ».</p> <p>Le livre de dangers RID, les plans d'urgence, les rapports annuels de sécurité et la documentation relative aux différents Desks peuvent être trouvées sous l'onglet « SÉCURITÉ »</p> <p>Pour la gestion du BC, il est fait usage d'Users et de Key Users. Les Key Users sont des Users du BC reconnus par Infrabel au sein d'une même organisation comme responsables de la gestion des droits d'accès et la surveillance des droits d'accès accordés, limités en fonction des tâches et spécifications des utilisateurs de cette organisation.</p> <p>Les Users sont les utilisateurs usuels du BC qui ont accès à un certain nombre d'applications et/ou de documents (en fonction des accès accordés par leur Key User). Pour accéder au BC, le User doit donc d'abord contacter le Key User de son organisation.</p> <p>L'utilisation du BC peut poser des problèmes de toutes sortes. Les services à contacter dépendent de la nature du problème. Pour les problèmes de nature générale et technique (logiciels), les utilisateurs doivent contacter leur Key User qui contactera ensuite I-CBE.41. I-CBE.41 coordonnera, s'il y a lieu, ses activités avec celles d'autres services susceptibles de participer à la résolution de problèmes (ex ICT par ex). Lorsque les utilisateurs détectent des problèmes avec le contenu d'applications ou de documents dans le BC, ils se tournent vers leur Key User. Ils contactent ensuite les responsables du contenu des demandes et de la documentation.</p> <p><b>Documentation attendue :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les procédures adoptées par l'EF pour l'utilisation du BC et la prise en compte des différentes informations qu'il contient.</li> <li>■ Les procédures adoptées par l'EF en cas d'apparition de problèmes liés à l'utilisation du BC.</li> <li>■ La manière dont l'EF veille à ce que le personnel chargé de l'utilisation/consultation des documents et applications du BC soit formé à ces procédures et soit en mesure de les appliquer.</li> </ul>		
--	--	--	--

**SSICF - DVIS**

--	--	--	--

## Annexe 3: Vérification de la prise en compte de certains éléments nationaux publiés par le GI.

### Principe de cette annexe:

Cette annexe contient le tableau donnant un aperçu des éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure. Il est important que le demandeur veille à ce que les éléments nationaux publiés par le gestionnaire de l'infrastructure soient dûment pris en compte et mis en œuvre conformément aux dispositions légales applicables.

Le demandeur du certificat de sécurité unique ne doit saisir aucun document dans le guichet unique à l'égard de ce tableau. Il est purement informatif.

À cette fin, le tableau modèle ci-dessous est utilisé .:

<b>Référence</b> <i>(Référence aux éléments nationaux pertinents publiés par le GI)</i>	<b>Exigence</b> <i>(Titre de l'exigence des éléments nationaux pertinents publiés par le GI)</i>
xxx	<p><b>Description:</b> Les éléments nationaux pertinents publiés par le gestionnaire de l'infrastructure sont décrits ici.</p> <p><b>Explication:</b> Les éléments nationaux pertinents publiés par le gestionnaire de l'infrastructure sont expliqués ici. Des informations supplémentaires sont fournies pour mieux comprendre ce que ces éléments nationaux signifient pour l'entreprise ferroviaire.</p>

## Annexe 3: Vérification de la prise en compte de certains éléments nationaux publiés par le GI.

<p>RDEI fascicule I (RDEI 112 exclu)</p>	<p><b>Description:</b> Le gestionnaire infrastructure publie le fascicule I du RDEI sur le BC sous l'onglet "DOCUMENTATION/Réglementation".</p> <p><b>Explication:</b> L'utilisateur de l'infrastructure doit suivre les exigences de la partie I du RDEI, les prendre en compte dans la gestion des risques et les intégrer dans les règles de sécurité internes. Les parties pertinentes de ces règles de sécurité devraient être incorporées dans les manuels de chaque catégorie de personnel exerçant des TCS. Le personnel concerné doit être formé pour acquérir la connaissance de ces règles de sécurité internes.</p>		
<p>RINF</p>	<p><b>Description :</b> Les utilisateurs de l'infrastructure sont responsables de la composition exhaustive et correcte du livret de ligne sur base des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure publie ces informations dans le registre de l'infrastructure dans le BC sous l'onglet « DOCUMENTATION/Registre de l'infrastructure ».</p> <p><b>Explication :</b> Cette règle est édictée aux points 4.2.1.2.2.1. et 4.8.1 de la STI OPE. Ce document est composé d'une structure identique pour l'ensemble des infrastructures parcourues par les trains d'une entreprise ferroviaire donnée.</p> <p>L'entreprise ferroviaire doit veiller à ce que le contenu du document contenant les modifications des informations figurant dans le livret de ligne soit exhaustif et exact.</p>		

	<p>Le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition au moins des informations figurant à l'appendice D2 de l'entreprise ferroviaire via le RINF pour la rédaction du livret de lignes. Ces informations comprennent des informations pertinentes à prendre en compte afin d'adapter le fonctionnement du train aux caractéristiques de la ligne et du véhicule. Tant que le RINF ne fournit pas les paramètres pertinents conformément à l'article 6 du règlement d'application de la Commission (UE) 2019/777, le gestionnaire de l'infrastructure fournit ces informations gratuitement et aussi raisonnablement que possible par d'autres moyens, et en tout cas dans les 15 jours suivant la première présentation, à moins que l'entreprise ferroviaire n'accepte une période plus longue.</p> <p>Si l'information contenue dans le livret de ligne change, le gestionnaire de l'infrastructure en informe l'entreprise ferroviaire dès que ces renseignements sont disponibles, par l'intermédiaire du RINF ou par d'autres moyens jusqu'à ce qu'il soit possible de le faire par l'intermédiaire du RINF.</p> <p>Le gestionnaire de l'infrastructure assure l'exhaustivité et l'exactitude des informations fournies à l'entreprise(s) ferroviaire(s). En cas d'urgence ou d'information en temps réel, le gestionnaire de l'infrastructure devraient s'assurer par d'autres moyens de communication appropriés que l'entreprise ferroviaire est immédiatement informée des renseignements figurant à l'annexe D.2.</p> <p>Le RINF est consultable sur le BC sous l'onglet DOCUMENTATION/Registre de l'infrastructure.</p>		
<p>RDEI fascicule 112</p>	<p><b>Description :</b> L'entreprise ferroviaire doit définir les règles et les procédures à suivre par son personnel pour s'assurer que le train est en conformité avec le sillon attribué.</p> <p>L'entreprise ferroviaire doit disposer d'une procédure dans son SGS pour s'assurer que tous les véhicules qu'elle utilise sont autorisés, immatriculés et adaptés aux itinéraires visés et conformes aux exigences à respecter par le personnel.</p> <p><b>Explication :</b></p>		

	<p>Cette règle est imposée par l'article 4.2.2.5. TSI OPE. Le SO VBS devrait inclure des mesures visant à s'assurer systématiquement que les véhicules utilisés et les compositions des trains sont compatibles avec l'itinéraire qu'ils emprunteront.</p> <p>Dans ce contexte, l'EF devrait vérifier la compatibilité entre ses véhicules et l'infrastructure ferroviaire sur laquelle ils seront conduits. L'annexe DI de la STI OPE répertorie les paramètres à vérifier par l'EF afin d'obtenir l'assurance que ses véhicules sont compatibles avec l'infrastructure</p> <p>Par conséquent, pour les paramètres de compatibilité énumérés à l'annexe DI de la STI OPE, s'ils n'ont pas été vérifiés en vertu des autorisations délivrées conformément au règlement d'application (UE) 2018/545, concernant les détails pratiques du processus de délivrance des autorisations de mise en service de véhicule ferroviaire, l'EF devrait effectuer les contrôles nécessaires pour assurer la compatibilité entre le véhicule et l'itinéraire.</p> <p>Afin de permettre à l'EF d'effectuer les contrôles nécessaires, le GI met à disposition des EF les informations nécessaires aux contrôles à effectuer par l'intermédiaire du RINF. Dans les cas où il n'est pas possible de mettre à disposition les informations nécessaires par l'intermédiaire du RINF, le GI transfère les informations requises via le fascicule I du RDEI. En particulier, la section I 12 - Le registre des informations relatives au fonctionnement de l'infrastructure fournit à l'EF les informations figurant à l'annexe DI qui ne sont pas disponibles dans le RINF-.</p> <p>L'EF devrait être en mesure de mettre en œuvre un processus de vérification afin de démontrer la compatibilité des véhicules et des trains, en tenant compte des informations fournies par le GI du réseau ferroviaire belge</p>		
--	--	--	--