



Commentaire de la modification de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports du xx.yy.2021

État : 8 novembre 2021

Art. 20, al. 1

Cette disposition précise qu'une enquête n'est pas nécessaire si elle ne sert pas à prévenir d'autres incidents.

Art. 20, al. 1^{bis}

L'art. 22, par. 3, de la directive (UE) 2016/798¹ prévoit un délai maximal de deux mois pour la décision de l'ouverture d'une enquête. En vue de l'examen préalable (*screening*) visant à déterminer les droits équivalents, il était prévu de préciser ce délai dans l'OEIT également. En ce qui concerne les conditions d'une décision d'ouverture d'enquête, il faut préciser que les informations nécessaires à ladite décision doivent être disponibles pour qu'elle puisse être prise.

La déclaration immédiate par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et la mise à disposition de toutes les informations nécessaires sont couvertes par les art. 12 et 15 OEIT. Il n'est pas nécessaire d'apporter un complément concernant la déclaration par les autorités sécuritaires.

Tous les incidents pertinents doivent être signalés directement et sans délai au Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) ou par l'intermédiaire de l'organe d'alerte.

Art. 47, al. 4^{bis}

Cet alinéa met en œuvre l'art. 23, par. 3, de la directive (UE) 2016/798.

Le 4^e paquet ferroviaire (volet technique) investit l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (ERA) de tâches de surveillance comparables à celles de l'OFT (règlements, autorisations, surveillance partielle). Ainsi, l'ERA devrait être informée ou invitée à prendre position au moins dans les cas qui la concernent (certificats de sécurité, autorisations de véhicules, règlements). L'art. 47, al. 4^{bis}, garantit que l'ERA est informée de la décision dès que le droit international (c.-à-d. l'accord sur les transports terrestres [ATT]²) le prévoit. Le complément apporté à l'art. 47 garantit que l'ERA est invitée à prendre position dès que le droit international le prévoit. Le SESE peut, sur une base volontaire, informer l'ERA ou l'inviter à prendre position plus tôt.

Dans le cas d'incidents impliquant des avions, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) est déjà invitée à prendre position dans les cas qui la concernent.

Art. 48, al. 1^{bis}

Cet alinéa met en œuvre l'art. 26, par. 2, de la directive (UE) 2016/798.

L'OEIT dispose que le SESE doit transmettre des recommandations de sécurité à l'autorité de surveillance. Le complément prévu crée la base permettant au SESE d'adresser des recommandations de sécurité également aux autorités étrangères, y compris à l'ERA, dès que le droit international (c.-à-d. l'ATT) le prévoit.

¹ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire dans sa version qui lie la Suisse en vertu de l'annexe 1, section 4 de l'accord sur les transports terrestres (RS **0.740.72**) du 21 juin 1999.

² RS **0.740.72**

La réglementation introduite ici pour le mode de transport des chemins de fer est la même que celle déjà appliquée dans le secteur de l'aviation du fait de la reprise du règlement UE n°996/2010³ dans l'accord sur le transport aérien.

Art. 52, al. 4

Cet alinéa met en œuvre l'art. 24, par. 2, de la directive (UE) 2016/798. Le délai de 12 mois est précisé dans l'OEIT. Les éléments des rapports prescrits par la directive sont énumérés à l'art. 47, al. 2, OEIT, notamment en ce qui concerne la description du déroulement des événements, des causes et des circonstances d'un incident. Actuellement, l'OEIT ne prévoit pas d'obligation de publier un rapport intermédiaire lorsqu'une prolongation de délai est accordée. C'est pourquoi il convient de compléter l'art. 52 en conséquence. Pour éviter toute confusion, le terme « rapport d'étape » est utilisé à la place du terme « déclaration intermédiaire » utilisé dans la directive. Vu la finalité de l'ordonnance, un tel rapport d'étape ne doit être publié que dans les cas où une prescription internationale l'exige impérativement ou lorsque l'ampleur de l'accident permet de présumer que le public s'intéressera fortement à ce que les causes de l'incident soient déterminées.

³ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE dans sa version qui lie la Suisse en vertu du de l'Accord du 21 juin 1999 sur le transport aérien (RS **0.748.127.192.68**).