

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 portant publication du règlement modificatif du règlement binational de la Commission intergouvernementale (CIG) concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche du 24 janvier 2007 (ensemble une annexe), signé à Paris le 6 février 2013 (1)

NOR : MAEJ1308746D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu la Constitution, notamment ses articles 52 à 55 ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 87-757 du 9 septembre 1987 portant publication du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé à Cantorbery le 12 février 1986 ;

Vu le décret n° 2010-21 du 7 janvier 2010 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche, signé à Londres le 23 juillet 2009 ;

Vu le décret n° 2010-67 du 15 janvier 2010 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche (ensemble deux annexes), signé à Londres le 24 janvier 2007,

Décète :

Art. 1^{er}. – Le règlement modificatif du règlement binational de la Commission intergouvernementale (CIG) concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche du 24 janvier 2007 (ensemble une annexe), signé à Paris le 6 février 2013, sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 15 avril 2013.

FRANÇOIS HOLLANDE

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN-MARC AYRAULT

Le ministre des affaires étrangères,
LAURENT FABIUS

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 26 mars 2013.

RÈGLEMENT MODIFICATIF

DU RÈGLEMENT BINATIONAL DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE (CIG) CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE DU 24 JANVIER 2007 (ENSEMBLE UNE ANNEXE)

La Commission intergouvernementale (CIG), mise en place pour suivre au nom des deux Gouvernements français et britannique et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison fixe,

Vu le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transManche, signé à Cantorbery le 12 février 1986 (le Traité), et notamment ses articles 1^{er} et 10 ;

Vu la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, modifiée par la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 et par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 et par la directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 ;

Vu le règlement (UE) 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) 653/2007 ;

Vu les dispositions prises par la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portant transposition de l'article 14 bis de la directive 2004/49/CE ;

Vu la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires ;

Vu la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;

Vu les dispositions prises par la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portant transposition de la directive 2007/59/CE ;

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 et par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1^{er} mars 2011 ;

Vu les dispositions prises par la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portant transposition de la directive 2008/57/CE ;

Vu le règlement 881/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne, modifié par le règlement 1335/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 ;

Vu le règlement (CE) 653/2007 de la Commission du 13 juin 2007 sur l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, et sur la validité des certificats de sécurité délivrés en vertu de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision 1962/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ;

Vu les dispositions prises par la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portant transposition des articles 19 à 25 de la directive 2004/49/CE ;

Vu la Concession quadripartite, conclue le 14 mars 1986, entre, d'une part, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, France Manche SA et the Channel Tunnel Group Limited (la Concession) ;

Vu le règlement de la Commission intergouvernementale signé le 23 juillet 2009 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche ;

Considérant le caractère spécifique de l'investissement réalisé pour assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation, depuis 1994, du tunnel sous la Manche ;

Considérant la nécessité d'assurer un régime unifié de sécurité dans les limites de l'infrastructure transfrontière de la Liaison fixe ;

Considérant que le régime unifié de sécurité prend en compte les risques spécifiques de la Liaison fixe ;
Après avoir consulté le Comité de sécurité créé par le traité,

Arrête le règlement suivant :

Article 1^{er}

Le règlement signé le 24 janvier 2007 est modifié selon les dispositions contenues en annexe.

Article 2

Chaque Gouvernement notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent règlement. Le présent règlement entrera en vigueur à la date où les deux gouvernements auront reçu l'un de l'autre les documents contenant ces notifications.

Fait à Paris par la Commission intergouvernementale le 6 février 2013 en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

*Le Chef
de la délégation française,
à la Commission
intergouvernementale,
ALAIN FAYARD*

*Le Chef
de la délégation britannique,
à la Commission
intergouvernementale,
CHRISTOPHER IRWIN*

A N N E X E

1. Le préambule est remplacé par le préambule du présent règlement.

2. L'article 1^{er} relatif aux définitions est modifié pour être rédigé de la manière suivante.

Le point i est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« i. Le terme "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont répartis entre les catégories suivantes : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le véhicule en marche, incendies et autres ; ».

Le point iv est supprimé.

Un nouveau point vi bis est inséré :

« vi bis. L'expression "certificat d'entité chargée de l'entretien" désigne soit un certificat délivré à une entité chargée de l'entretien conformément aux dispositions du règlement ECE aux fins de l'article 14 bis, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE, soit un certificat ou une certification volontaire reconnu(e) comme équivalent en vertu des paragraphes (3) à (7) de l'article 12 de ce règlement ; ».

Le point x est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« x. L'expression "constituants d'interopérabilité" désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de "constituant" recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ; ».

Un nouveau point x bis est inséré :

« x bis. L'expression "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou ayant un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules visé à l'article 33 de la directive 2008/57/CE ; »

Un nouveau point xi bis est inséré :

« xi bis. L'expression "entité chargée de l'entretien" désigne toute entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre national des véhicules et peut inclure une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur ; ».

Le point xiv est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« xiv. L'expression "indicateurs de sécurité communs" désigne les indicateurs de sécurité communs décrits à l'annexe I (indicateurs de sécurité communs) de la directive 2004/49/CE, en tenant compte le cas échéant des adaptations ultérieures de cette annexe ; ».

Le point xx est supprimé et remplacé par le point xx suivant :

« xx. L'expression "règlement ECE" désigne le règlement (UE) 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) N° 653/2007 » ;

Le point xxi est modifié pour être rédigé de la manière suivante

« xxi. L'expression "règles de sécurité unifiées" désigne les règles de sécurité, adoptées conformément à l'article 18, applicables à la Liaison fixe, qui décrivent les exigences techniques et de sécurité à respecter pour la conception, l'entretien et l'exploitation du système ferroviaire. L'objectif de ces règles est de contribuer au niveau global de sécurité. Les règles de sécurité unifiées sont notifiées à la Commission européenne ; ».

Le point xxii est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« xxii. L'expression "la Section Commune" désigne la partie de la Liaison fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1^{er} du règlement de la Commission intergouvernementale du 23 juillet 2009 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche ; »

Le point xxiii est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« xxiii. L'expression "spécifications techniques d'interopérabilité" (STI) désigne les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, tel que défini dans la directive 2008/57/CE »

Le point xxv est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« xxv. L'expression "système ferroviaire" désigne l'ensemble du réseau ferroviaire de la Liaison fixe :
a. Il est constitué par tout ou partie des sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle tels qu'ils sont définis dans la directive 2008/57/CE et comprenant :
– les lignes ferroviaires et les installations fixes ;

- les véhicules autorisés à utiliser ces infrastructures ;
 - les équipements de prévention et de protection contre les risques en tunnel ;
 - les éléments nécessaires à la gestion et à l'exploitation de la liaison fixe dans sa totalité.
- b. Il comprend également les services de navette pour véhicules routiers des Concessionnaires. »

Un nouveau point xxvii est inséré :

« xxvii. L'expression "véhicule" désigne tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

Un nouveau point xxviii est inséré :

« xxviii. L'expression "wagon de fret" désigne un véhicule ferroviaire non motorisé conçu pour transporter des marchandises ou d'autres matériaux destinés à des activités telles que la construction ou l'entretien de l'infrastructure. »

3. L'article 2 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 2. La Commission intergouvernementale est l'Autorité de sécurité pour la Liaison fixe au sens des articles 3(g) et 16 de la directive 2004/49/CE. »

4. L'article 4 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 4. Les tâches de la Commission intergouvernementale, en tant qu'Autorité de sécurité au sens des articles 3(g) et 16 de la directive 2004/49/CE, sont au moins les suivantes :

i. autoriser, conformément aux exigences de l'article 15 de la directive 2008/57/CE, la mise en service de tout sous-système nouveau ou substantiellement modifié, constitutif du système ferroviaire, inclus ou exploité dans les limites de la Liaison fixe ;

ii. vérifier que tous ces sous-systèmes de nature structurelle mis en service sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

iii. vérifier, pour autant que cela soit justifié pour le système ferroviaire, que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 14 de la directive 2008/57/CE ;

iv. autoriser, conformément aux dispositions des articles 21, 23, 25 et 26 de la directive 2008/57/CE, la mise en service, dans les limites de la Liaison fixe, de tout véhicule nouveau ou substantiellement modifié ;

v. autoriser, comme déjà prévu par la Concession, la mise en service de tout véhicule nouveau ou substantiellement modifié utilisé pour les services de navette pour véhicules routiers, lorsqu'il est proposé qu'un tel véhicule nouveau ou substantiellement modifié soit localisé ou exploité uniquement dans les limites de la Liaison fixe ;

vi. délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certifications de sécurité accordées aux entreprises ferroviaires pour autant qu'elles concernent la Liaison fixe ;

vii. délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents de l'agrément de sécurité accordé aux Concessionnaires ;

viii. vérifier pour la Liaison fixe que les conditions et les exigences des certifications et de l'agrément de sécurité sont satisfaites et que les activités des entreprises ferroviaires et des Concessionnaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire, nationale et les règlements de la Commission intergouvernementale ;

ix. vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité applicable au système ferroviaire, y compris les règles de sécurité unifiées ;

x. veiller à ce que les véhicules autorisés à circuler sur la Liaison fixe soient dûment enregistrés avec les informations relatives à la sécurité correspondantes dans un registre national de véhicules établi conformément à l'article 33 de la directive 2008/57/CE et que les informations ainsi enregistrées soient exactes et tenues à jour ;

xi. publier et transmettre à l'Agence chaque année au plus tard le 30 septembre, un rapport concernant ses activités au cours de l'année précédente, contenant des informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, des indicateurs de sécurité communs, de la certification et de l'agrément de sécurité, sur les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire dans les limites de la Liaison fixe et les résultats et l'expérience découlant de la surveillance des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires. »

5. L'article 5 (b) est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« (b) Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement. »

6. Un nouvel article 5 bis est inséré :

« 5 bis. Nonobstant le délai mentionné à l'article 5, lorsque la Commission intergouvernementale a reçu une demande d'autorisation supplémentaire pour la mise en service de véhicule introduite conformément à l'article 63, les dispositions suivantes sont applicables :

a) Si la demande est effectuée conformément à l'article 23 de la directive 2008/57/CE, la Commission intergouvernementale délivre sa décision concernant l'autorisation dans les meilleurs délais et au plus tard :

- deux mois après la présentation du dossier de l'article 23, paragraphe 3, de la directive 2008/57/CE ;
 - le cas échéant, un mois après fourniture de toute information complémentaire demandée par la Commission intergouvernementale ;
 - le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par la Commission intergouvernementale.
- b) Si la demande est effectuée conformément à l'article 25 de la directive 2008/57/CE, la Commission intergouvernementale délivre sa décision concernant l'autorisation dans les meilleurs délais et au plus tard :
- quatre mois après la présentation du dossier technique prévu à l'article 25, paragraphe 2 de la directive 2008/57/CE ;
 - le cas échéant, deux mois après la fourniture des informations complémentaires ou des analyses de risque demandées par la Commission intergouvernementale en vertu de l'article 25, paragraphe 4 de la directive 2008/57/CE ;
 - le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par la Commission intergouvernementale en vertu de l'article 25, paragraphe 4 de la directive 2008/57/CE.
- En l'absence de décision dans les délais prescrits, la mise en service est réputée avoir été autorisée au terme d'une période de trois mois commençant à la fin de ces délais. »

7. A l'article 6 (a) ii du texte français uniquement, les mots « de l'article » sont remplacés par les mots « des articles ».

8. A l'article 7 du texte français uniquement, les mots « vise à » sont remplacés par les mots « est de ».

9. A l'article 10, les mots « décrits à l'annexe 2 » sont supprimés.

10. L'article 13 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

- Au point iv, les mots « matériels roulants » sont remplacés par le mot « véhicules » ;
- Au point v, les mots « matériels roulants » sont remplacés par le mot « véhicules » ;
- Au point vi du texte français uniquement, le mot « incluant » est remplacé par les mots « y compris » ;
- le point vii du texte français uniquement est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
« vii. garantissent que les membres de leur personnel affectés à des tâches de sécurité ont reçu une formation, possèdent et maintiennent à jour les compétences et la certification appropriées, »

11. L'article 15 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

Le point iii du texte français uniquement est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« iii. garantissent que les membres de leur personnel affectés à des tâches de sécurité ont reçu une formation, possèdent et maintiennent à jour les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel. »

Le point iv est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« iv. s'assurent que les véhicules utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune et sont en bon état de sécurité. »

Le point v est supprimé.

12. A l'article 16, les mots « repris en annexe 2 » sont supprimés.

13. A l'article 17, après les mots « des entreprises ferroviaires, », les mots « des demandeurs d'autorisation concernant des véhicules, » sont insérés.

14. L'article 18 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 18. Les règles de sécurité unifiées sont adoptées conformément à l'article 17 de la directive 2008/57/CE et à l'article 8 de la directive 2004/49/CE et complètent les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquent à tout ou partie du système ferroviaire. »

Le titre III est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« Titre III

« Systèmes de Gestion de la Sécurité, Agrément de sécurité des Concessionnaires et Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires et des entités chargées de l'entretien des véhicules qui sont exploités uniquement dans les limites de la liaison fixe »

16. A l'article 23, les mots « repris à » sont remplacés par « énoncés dans les règles de sécurité unifiées et ».

17. A l'article 24 du texte français uniquement, les mots « sur les opérations de sécurité » sont insérés après « Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets ».

18. L'article 32 est supprimé.
19. A l'article 34, paragraphe (a), les mots « matériels roulants » sont remplacés par le mot « véhicule ».
20. L'article 36 du texte français uniquement est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
- « 36. Si la Commission intergouvernementale constate que les Concessionnaires ne remplissent plus les conditions requises pour l'agrément de sécurité, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle, en donnant la possibilité aux Concessionnaires de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer l'agrément, en motivant sa décision. Les Concessionnaires prennent les mesures appropriées pour informer les entreprises ferroviaires utilisant la Section Commune de toute conséquence importante pour leurs activités. »
21. L'article 38 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
- « 38. Un agrément de sécurité délivré aux Concessionnaires par la Commission intergouvernementale peut aussi, si la Commission intergouvernementale l'estime opportun et l'indique par écrit, constituer une certification confirmant l'acceptation par la Commission intergouvernementale, conformément aux dispositions de l'article 10, paragraphe 2 (a) de la directive 2004/49/CE, du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires lorsque ceci est requis aux fins de toute exploitation de véhicules des Concessionnaires à l'extérieur de la Liaison fixe. »
22. A l'article 41 du texte français uniquement, les mots « indiqués dessus » sont remplacés par les mots « mentionnée dans le document ».
23. A l'article 42 ii du texte français uniquement, les mots « les éléments qui montrent les » sont remplacés par les mots « la justification des » et le mot « éléments » est remplacé par « justifications ».
24. A l'article 43, les mots « des directives 96/48/CE et 2001/16/CE » sont remplacés par les mots « de la directive 2008/57/CE ».
25. L'article 45 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
- « 45. La certification partie B confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour la prestation de ses services sur la Section Commune en toute sécurité. Ces exigences portent sur l'application des STI et des règles de sécurité unifiées, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation d'exploiter, dans les limites de la Liaison fixe, les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. »
26. Les articles 47 et 48 sont supprimés.
27. A l'article 51 les mots « matériel roulant » sont remplacés par le mot « véhicule ».
28. L'article 53 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
- « 53. En cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité, la Commission intergouvernementale peut exiger la révision de la partie pertinente de la certification partie B. »
29. Il est ajouté après l'article 55 :

**« Entité chargée de l'entretien des véhicules exploités
uniquement dans les limites de la liaison fixe**

55 bis. En ce qui concerne tout véhicule qui ne doit être utilisé ou mis en service que dans les limites de la Liaison fixe, nul ne peut mettre en service ou utiliser ce véhicule sans que lui soit assignée une entité chargée de l'entretien qui :

- (i) est inscrite en liaison avec ce véhicule dans un registre national des véhicules ; et
- (ii) détient un certificat d'entité chargée de l'entretien dans le cas où le véhicule est un wagon de fret.

55 ter. Une entité chargée de l'entretien d'un véhicule utilisé ou mis en service uniquement dans les limites de la Liaison fixe met en place un système d'entretien, conformément à l'article 14 bis, paragraphe 3 de la directive 2004/49/CE, afin de veiller à ce que les véhicules qui lui ont été assignés soient dans un état de marche assurant la sécurité. »

30. L'article 57 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :
- « 57. (a) La formation doit couvrir la connaissance des aspects pertinents du système ferroviaire, en particulier la connaissance de la ligne, des règles et procédures d'exploitation, du système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que des procédures d'urgence.
- (b) Au cas où les services de formation ne comprennent pas l'organisation d'examen destinés à évaluer les personnels ni la délivrance de certificats attestant qu'ils respectent les exigences pertinentes de la certification Partie B, la Commission intergouvernementale veille à ce que les entreprises ferroviaires aient accès à une telle certification, si cela constitue une exigence de la certification Partie B. »

31. L'article 60 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 60. Les personnes actuellement ou anciennement employées comme conducteurs de trains et personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité peuvent avoir accès, sur simple demande auprès des organismes concernés, aux documents attestant de leur formation, de leurs qualifications et de leur expérience, en obtenir des copies et les communiquer. »

32. Le titre V est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« Titre V

Dispositions spécifiques à l'autorisation supplémentaire pour la mise en service de véhicules

61. Un véhicule qui dispose d'une première autorisation de mise en service dans un Etat membre de l'Union européenne, sans que cette autorisation ait été délivrée par la Commission intergouvernementale, n'est pas autorisé à circuler sur la liaison fixe sans avoir reçu d'autorisation supplémentaire de la part de la Commission intergouvernementale, sauf quand l'article 62 s'applique.

62. Les véhicules qui sont en conformité totale avec les STI couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques ni points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre véhicules et réseau ne font l'objet d'aucune autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant que la Liaison fixe est conforme aux STI ou que les véhicules circulent dans les conditions précisées par les STI correspondantes.

63. La Commission intergouvernementale établit la validité d'une demande d'autorisation supplémentaire conformément aux dispositions applicables des articles 21, 23, 25 et 26 de la directive 2008/57/CE. Pour que celle-ci soit considérée comme valide, la demande d'autorisation doit être effectuée conformément :

- a) aux dispositions des articles 23 et 26 de la directive 2008/57/CE quand le véhicule est conforme aux STI, mais que l'article 62 n'est pas d'application ;
- b) aux dispositions des articles 25 et 26 de la directive 2008/57/CE, quand le véhicule n'est pas en conformité avec toutes les STI pertinentes.

Une copie du dossier soumis en application de l'article 23, paragraphe 3, ou 25, paragraphe 2, de la directive 2008/57/CE est conservée par le demandeur tout au long de la durée d'exploitation du véhicule. En cas de demande par l'autorité de sécurité d'un Etat membre, le demandeur envoie une copie de ce dossier à cette autorité.

Si la Commission intergouvernementale entend révoquer l'autorisation supplémentaire qu'elle a elle-même accordée, ou une autorisation supplémentaire tacite en application de l'article 5 bis, elle le notifie formellement au demandeur, lui donne la possibilité de s'exprimer et examine les observations concernées avant de révoquer l'autorisation le cas échéant. Si la Commission intergouvernementale décide de révoquer une autorisation supplémentaire, elle motive sa décision auprès du demandeur. La Commission intergouvernementale informe rapidement de sa décision l'autorité de sécurité qui a délivré la première autorisation et les Concessionnaires.

64. La Commission intergouvernementale peut demander que des informations complémentaires soient fournies, des analyses de risque effectuées en application de l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE, ou des essais réalisés sur la liaison fixe afin de mener à bien les actions de vérification visées aux articles 23 ou 25 de la directive 2008/57/CE. Cependant, après l'adoption du document de référence mentionné à l'article 27 de la directive 2008/57/CE, la Commission intergouvernementale ne peut effectuer une telle vérification que par rapport aux règles de sécurité unifiées appartenant au groupe B ou au groupe C figurant dans ce document. Elle définit, après consultation du demandeur, la portée et le contenu des essais de véhicule sur la Liaison fixe mentionnés aux articles 23 ou 25 de la directive 2008/57/CE. Les Concessionnaires, en concertation avec le demandeur, mettent tout en œuvre pour assurer que les essais éventuellement demandés par la Commission intergouvernementale puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la demande de celui-ci. Le cas échéant, la Commission intergouvernementale prend des mesures afin que les essais aient lieu. Les Concessionnaires peuvent percevoir des redevances au titre des capacités utilisées pour procéder à ces essais. Ces redevances ne sont pas supérieures au coût net de ces essais pour les Concessionnaires et sont à la charge du demandeur.

65. Lorsque la Commission intergouvernementale délivre une autorisation supplémentaire, elle autorise également le type de véhicule correspondant conformément à l'article 26 de la directive 2008/57/CE. Lorsque, dans le cas d'une autorisation supplémentaire, la Commission intergouvernementale, conformément à l'article 26 de la directive 2008/57/CE, accorde, modifie, suspend ou retire une autorisation par type de véhicule, elle en informe l'Agence afin que celle-ci mette à jour son registre des types de véhicules autorisés.

66. Toute autorisation supplémentaire délivrée par la Commission intergouvernementale et en état de validité avant l'entrée en vigueur du présent titre, est considérée comme une autorisation supplémentaire selon les termes de l'article 61 ci-dessus.

33. L'article 68 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 68. *Quand ils décident de l'opportunité d'une enquête et quand ils exercent leurs fonctions, les organismes d'enquête agissent conformément aux dispositions prévues dans leur droit national, ainsi que dans les arrangements de coopération réciproque passés entre eux. Les organismes d'enquêtes prennent en considération les aspects pertinents du régime de sécurité pour la Liaison fixe, tel qu'il est établi par les deux Gouvernements et la Commission intergouvernementale.* »

34. L'article 70 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« 70. *Sans préjudice des dispositifs d'information réciproque prévus dans les arrangements de coopération, les Concessionnaires, les entreprises ferroviaires et si nécessaire, la Commission intergouvernementale signalent immédiatement, à l'un ou l'autre des organismes d'enquête, les accidents et les incidents visés à l'article 8 ci-dessus.* »

35. L'article 73 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

Le paragraphe (a) est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« *Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement délivrée aux Concessionnaires par la Commission intergouvernementale et relative à un dossier de sécurité de la Liaison fixe (ou à ses modifications) présentée par les Concessionnaires à la Commission intergouvernementale est considérée comme un agrément de sécurité au sens de l'article 28 ci-dessus.* »

Le paragraphe (b) est supprimé.

36. L'article 74 est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

Le paragraphe (a) est modifié pour être rédigé de la manière suivante :

« (a) *Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement délivrée à une entreprise ferroviaire par la Commission intergouvernementale et relative à un dossier de sécurité (ou ses modifications) présentée à la Commission intergouvernementale et concernant la Section Commune est considérée comme une certification Partie B au sens de l'article 39 (ii) ci-dessus.* »

Le paragraphe (b) est supprimé.

37. L'article 75 est supprimé.

38. L'annexe 2 est supprimée.