

Guide d'application approuvé

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

Règlement de sécurité de la Commission intergouvernementale
(modifié)

Décret no 2013-318 du 15 avril 2013

Guide d'application du règlement binational transposant au tunnel sous la Manche les dispositions de la Directive européenne 2004/49 sur la sécurité dans les chemins de fer communautaires (modifiée par la directive 2008/110/CE du 16 décembre 2008 sur la sécurité des chemins de fer communautaires et la Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents) à l'attention :

- des demandeurs d'une certification de sécurité partie B (entreprises ferroviaires) ou d'un agrément de sécurité (gestionnaire d'infrastructure)
- des demandeurs de mise en service de véhicules dans le lien fixe
- des entités en charge de l'entretien des véhicules exploités seulement dans les limites du lien fixe.

Table des matières

Avant-propos

Introduction (page 3)

Système de gestion de la Sécurité (SGS) (page 4)

Agrément de sécurité des Concessionnaires (page 4)

Procédures à suivre après la délivrance de l'agrément de sécurité
(page 5)

Certification de sécurité pour les entreprises ferroviaires (page 6)

Procédures à suivre après la délivrance de la certification de sécurité
(page 7)

Entités en charge de l'entretien (ECE) d'un véhicule exploité
seulement dans les limites du Lien Fixe (page 9)

Formation du personnel (page 9)

Autorisation de mise en service du matériel roulant déjà autorisé dans
un Etat Membre (page 10)

Rapports annuels de sécurité (page 10)

Enquêtes sur les accidents (page 10)

Informations complémentaires (page 11)

Avant-propos

Ce guide fournit un résumé de la version modifiée du règlement binational de sécurité de la liaison fixe transmanche qui devrait vous permettre de comprendre les fonctions et les responsabilités de la Commission intergouvernementale, des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires qui souhaitent accéder au tunnel.

Introduction

1. Le règlement binational modifié de transposition de la Directive 2004/49 de la Communauté européenne a été signé le 6 février 2013 et a pris force de loi en France et au Royaume Uni le 26 mars 2013. Bien que la procédure de mise en œuvre juridique du règlement varie dans chacun des deux pays, sa rédaction reste identique dans la version française et dans la version britannique, tout en tenant compte des contraintes de la traduction. Ledit règlement, qui figure en annexe 1 du présent document dans sa version consolidée, fixe les obligations des Concessionnaires du Tunnel sous la Manche en qualité de gestionnaires d'infrastructure et celles des entreprises ferroviaires qui utilisent le tunnel. En publiant le présent guide¹, la Commission intergouvernementale s'acquitte de l'obligation à laquelle elle est tenue en vertu de l'article 29 du règlement binational.

2. Le guide est aussi mis à jour pour faire référence, quand cela est nécessaire, aux Méthodes de Sécurité Communes développées par l'Agence ferroviaire européenne qui ont été publiées après la première publication du guide.

Les acteurs principaux et leur rôle

3. La Commission intergouvernementale (CIG), établie par l'article 10 du Traité de Cantorbéry (1986), est l'Autorité de sécurité (AS) pour la Liaison Fixe Transmanche en conformité avec l'article 3g et l'article 16 de la Directive 2004/49/CE, et les articles 2 et 4 du règlement binational. La CIG a la responsabilité de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires, l'agrément de sécurité des Concessionnaires, et les autorisations de mise en service dans le lien fixe des véhicules qui ont été préalablement autorisés dans un Etat Membre. La CIG est également chargée de garantir qu'une entité chargée de l'entretien a été désignée pour tout véhicule exploité dans les limites du Lien Fixe. Le Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche, établi par l'article 11 du Traité de Cantorbéry apporte son concours d'expert à la CIG dans l'instruction des demandes de certificat et d'agrément.

4. Les responsabilités de la CIG sont décrites au chapitre 2 du règlement binational. Conformément aux articles 17 à 21 du règlement binational, la CIG s'assure que les règles de sécurité unifiées applicables à l'exploitation de la Liaison fixe sont publiées en français et en anglais sur le site internet de la CIG, sont disponibles pour les Concessionnaires, les gestionnaires d'infrastructures adjacentes, les entreprises ferroviaires, les demandeurs d'autorisation de mise en service de véhicule, les demandeurs de certificat de sécurité, et sont notifiées à la Commission européenne.

5. Les responsabilités du gestionnaire d'infrastructure (les Concessionnaires) sont exposées dans les articles 12 et 13 du règlement binational et celles des entreprises ferroviaires utilisatrices de la section commune dans les articles 14 et 15.

6. Le rôle des organismes d'enquête sur les accidents est décrit dans les articles 67 et 68 qui complètent l'information sur les rôles déjà établis par les législations nationales

- en France: Loi n° 2002-3 du 03 Janvier 2002 et Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié
- au Royaume Uni: The Railways (Accident Investigation and Reporting) Regulations (2005)

¹ Dans le présent document « paragraphe » fait référence à un paragraphe de ce document ; Article (avec un A majuscule) fait référence à un Article de la directive ou du Traité de Cantorbéry et « article » fait référence à un article du règlement binational.

La référence à l'article 70 doit être notée car elle requiert la notification des accidents et incidents auprès d'un des organismes d'enquête (voir Annexe 5)

Système de gestion de la Sécurité (SGS)

7. Le SGS doit présenter les caractéristiques suivantes :

- * il décrit les méthodes utilisées par les Concessionnaires pour maîtriser les risques associés à toutes leurs activités liées à la sécurité ;
- * il tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires opérant simultanément dans les limites du système ferroviaire ;
- * il prend en compte tous les éléments qui figurent en annexe 1 du règlement binational (extraits de la Directive 2004/49) et les critères d'évaluation indiqués dans la méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences relatives à l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire spécifiées par la CIG (qui figurent ci-après en annexe 2 du présent guide) ;
- * il est utilisable au sein de l'entreprise en tant que document de référence sur les principes de la sécurité de l'exploitation;
- * il reflète honnêtement la réalité des pratiques existantes et il servira ensuite de référentiel pour les audits externes et les inspections qui vérifieront qu'il en est bien ainsi.
- * il est suffisamment détaillé et intelligible, mais il se situe au niveau des principes ; les procédures nécessaires, qui peuvent changer au fil du temps, sont détaillées des documents d'accompagnement, sans qu'il soit nécessaire de modifier les principes exposés dans le système de gestion de la sécurité.

8. Le document SGS présenté est évalué par des experts qui conseillent la CIG, afin de vérifier que les critères d'évaluation indiqués dans la méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences relatives à l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire en annexe 2 ci-après, sont bien pris en compte et que les exigences des articles 22 à 26 du règlement sont respectées. Les articles 22 à 26 mettent l'accent sur l'acceptabilité de mesures relatives à la gestion des modifications et de mesures donnant l'assurance que les entreprises ferroviaires utilisatrices de la section commune puissent l'utiliser conformément aux STI applicables et aux règles de sécurité unifiées et notifiées.

Agrément de sécurité des Concessionnaires

9. Le règlement exige que les Concessionnaires obtiennent un agrément de sécurité délivré par la Commission intergouvernementale afin de gérer et d'exploiter le système ferroviaire de la Liaison Fixe (article 27). Cet agrément concerne toutes leurs activités liées à la sécurité, y compris la maintenance et l'exploitation de l'infrastructure ainsi que l'exploitation et l'entretien des services de navettes, qui font partie de la Concession. L'agrément de sécurité confirme que la Commission intergouvernementale a accepté le système de gestion de la sécurité (SGS) des Concessionnaires, comme fondement acceptable garantissant l'exploitation sûre du système ferroviaire, et que les dispositions prises par les Concessionnaires pour garantir le respect des obligations spécifiques de sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation, sont également acceptables.

10. Toute demande d'agrément de sécurité doit comprendre le document sur le système de gestion de la sécurité (SGS) ainsi que, lorsque le SGS n'est pas suffisamment renseigné, les documents démontrant que les mesures spécifiques prises par les Concessionnaires sont acceptables.

11. Les Concessionnaires doivent renouveler leur agrément au moins tous les cinq ans et doivent soumettre à la CIG une demande formelle d'agrément, dans les délais spécifiés. La demande est soumise à l'une ou l'autre des adresses qui figurent à la fin du présent guide. La demande doit être accompagnée du document SGS et des autres documents nécessaires qui démontrent la pertinence des mesures spécifiques prises par les Concessionnaires. Les documents doivent normalement être produits à la fois en langue française et en langue anglaise, mais sous réserve d'une demande expresse la CIG peut accepter que certains des documents accompagnant le SGS ne soient remis que dans la langue originale. L'instruction de la demande peut donner lieu à discussion entre les Concessionnaires et les experts conseillers de la CIG et déboucher sur des demandes d'informations complémentaires. La CIG statue sur la demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas, au plus tard quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. L'agrément est accordé pour une période clairement précisée et au plus égale à cinq ans.

Procédures à suivre après la délivrance de l'agrément de sécurité

12. Il est admis qu'au cours de la période de validité de l'agrément de sécurité, des modifications substantielles pourront être apportées à l'infrastructure, à la signalisation, à l'approvisionnement en énergie, au matériel roulant ou aux principes et méthodes applicables à l'exploitation et à l'entretien. Il est important de préciser que dans le cas où de telles modifications seraient apportées, l'agrément de sécurité pourra être réexaminé. Les procédures des Concessionnaires pour identifier les changements, décider s'ils sont ou non substantiels et évaluer les risques associés font partie de leur système de gestion de la sécurité.

13. Après la délivrance de l'agrément de sécurité, les Concessionnaires informeront la Commission intergouvernementale si des « modifications substantielles » relatives à leur mode opératoire sont proposées et si elles sont suffisamment significatives pour avoir des conséquences importantes sur la gestion de la sécurité par les Concessionnaires, sur les principes de sécurité ou les méthodes de sécurité mis en oeuvre dans les limites de la Liaison Fixe ou sur le niveau de sécurité de la Liaison Fixe tel qu'il est décrit dans les documents qui ont servi à obtenir l'agrément. La CIG travaille actuellement avec le C.S. pour établir des procédures permettant d'identifier de telles modifications substantielles. Un système « qualification par critères » est utilisé dans le cadre de l'évaluation en cours du nouveau « référentiel de sécurité »

14. On entend par « modification substantielle » toute modification qui pourrait affecter de façon significative la sécurité de la Liaison Fixe. Les modifications suivantes peuvent être substantielles :

- * l'introduction d'une activité d'un type totalement nouveau, d'un nouveau type de matériel roulant ou d'un nouveau type de système technique qui n'a jamais, auparavant, fait l'objet d'une autorisation sur la Liaison Fixe.

- * des modifications significatives apportées aux équipements et systèmes techniques existants, au matériel roulant en service, aux méthodes d'exploitation ou d'entretien en vigueur ou aux dispositions existantes de gestion de la sécurité et aux activités pour lesquelles l'agrément a été délivré.

15. Voici quelques exemples de ce qui serait considéré comme une modification substantielle de l'infrastructure : nouvelles voies d'embranchement, nouveaux quais, ponts, passages à niveau ou tunnels, nouveaux systèmes de signalisation, construction de nouveaux soubassements de voie, nouveaux systèmes électroniques de commandes ou modifications significatives des systèmes de commandes existants, nouveaux systèmes d'alimentation en énergie ou modifications substantielles des systèmes d'approvisionnement en énergie existants. Voici quelques exemples de ce qui serait considéré comme une modification substantielle de l'exploitation et de l'entretien : modifications notables des pas de maintenance de l'infrastructure critique pour la sécurité, introduction de nouveaux systèmes automatisés de réalisation de travaux dans des opérations critiques pour la sécurité ou la maintenance.

16. En cas de doute sur le fait de déterminer si une modification est suffisamment significative pour être considérée comme « substantielle » il convient d'en référer à la CIG.

17. Lorsque les Concessionnaires proposent de telles modifications ils doivent appliquer la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (Règlement 352/2009/CE) permettant de s'assurer que le niveau de sécurité global n'est pas abaissé et, que si cela est raisonnablement possible, il est amélioré.

18. L'objet de cette obligation de notifier à la CIG toute modification substantielle est de garantir qu'en cas de changement significatif des activités (liées à la sécurité) couvertes par l'agrément délivré seules les parties concernées de l'agrément de sécurité, et non l'ensemble du dossier, sont réexaminées. Si la CIG juge les modifications suffisamment substantielles, elle peut exiger des Concessionnaires qu'ils soumettent une demande d'agrément révisée.

19. Si les modifications substantielles proposées requièrent une autorisation de mise en service, la procédure de demande d'une telle autorisation devra être menée par les Concessionnaires indépendamment de la soumission d'une demande de révision de leur agrément de sécurité.

20. Si la modification du cadre réglementaire est suffisamment importante, la CIG peut également exiger la révision de l'agrément de sécurité (article 35). Les Concessionnaires devront prendre en compte le nouvel environnement réglementaire et modifier en conséquence les documents ayant servi à obtenir l'agrément d'origine. Le cas échéant, la demande révisée suivra la même procédure d'instruction que la demande d'origine. En accordant un agrément révisé, la CIG décidera s'il couvre la même période que celle de l'agrément d'origine.

21. Après délivrance de l'agrément, la CIG observera les performances des Concessionnaires. Si elle constate une non-conformité par rapport aux conditions pour lesquelles l'agrément de sécurité a été délivré, la CIG peut décider d'intervenir (article 36). L'intervention de la CIG est précédée par un débat avec les Concessionnaires mais peut conduire à modifier, limiter, suspendre ou retirer l'agrément. Le cas échéant, les entreprises ferroviaires en sont informées.

Certification de sécurité pour les entreprises ferroviaires

22. Aucune entreprise ferroviaire ne peut emprunter la Liaison Fixe à moins de détenir un certificat de sécurité. Les entreprises ferroviaires devront avoir obtenu deux certifications pour pouvoir emprunter la section commune – une certification partie A délivrée par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu et une certification partie B délivrée par la CIG.

23. La certification partie A délivrée à une entreprise ferroviaire est valable dans toute la Communauté pour des systèmes de transport ferroviaire équivalents. Les entreprises ferroviaires qui demandent une certification afin de pouvoir opérer sur la section commune doivent avoir déjà déposé une demande de certification partie A ou être en possession de la partie A. Il est inutile d'attendre d'être en possession de la partie A pour déposer une demande de certification partie B. Néanmoins, la certification partie B accordée par la CIG sera fonction de l'obtention de la certification partie A et de sa validité. La certification partie B sera accordée exclusivement pour des activités de transport ferroviaire équivalentes à celles spécifiées dans la certification partie A détenue.

24. La certification partie B accordée par la CIG à une entreprise ferroviaire confirme l'acceptation des dispositions prises par cette entreprise en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une utilisation en toute sécurité de la Liaison Fixe.

25. L'Union Européenne a publié le 13 juin 2007 le règlement 653/2007 qui impose à toutes les entreprises ferroviaires en Europe d'utiliser un formulaire commun lorsqu'elles présentent une demande de certificat de sécurité. Ce règlement a été publié au JOUE du 14 Juin 2007 sous la cote L 153 pages 9 à 24.

Le formulaire commun est disponible et doit être utilisé pour déposer une demande auprès de la CIG. La procédure d'instruction formelle des certifications et agréments de sécurité par la CIG est en annexe 4. La CIG instruit les demandes déposées sous forme électronique ou au moyen d'un dossier papier. Dans le cas de documents de taille importante il est préférable de les soumettre sous les deux formes :

électronique et dossier papier. La demande est à déposer à l'une ou l'autre des adresses précisées à la fin de ce guide d'application.

26. Lors de sa demande, l'entreprise ferroviaire doit présenter la preuve qu'elle est en possession d'une certification partie A ou qu'elle a une demande en cours. Mais avant de délivrer la certification partie B la CIG demandera à ce que lui soit présentée une copie (pas l'original) de la certification partie A et à être informée du fait que la certification partie A existante couvre les opérations envisagées dans le cadre de la certification partie B. Les entreprises ferroviaires doivent également apporter la preuve des mesures prises pour satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une utilisation sûre de la section commune comprenant entre autres :

- * des informations sur les STI ou parties de STI pertinentes, et le cas échéant sur les règles de sécurité unifiées et les autres règles applicables aux opérations des entreprises ferroviaires, à leur personnel et à leur matériel roulant ainsi que la manière dont la conformité avec ces règles a été atteinte par le Système de Gestion de la Sécurité du demandeur.

- * des informations sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise, y compris la preuve de la façon dont ce personnel satisfait aux exigences des règles de sécurité et des STI pertinentes, et la preuve qu'il a été dûment certifié (s'il existe une obligation réglementaire pour cette catégorie de personnel).

- * des informations sur les différents types de matériels roulants utilisés ou proposés à l'utilisation, la preuve qu'ils satisfont aux exigences des règles de sécurité et des STI pertinentes, et (si applicable) la preuve qu'ils ont reçu toute autorisation exigée pour être en conformité avec les exigences réglementaires.

- * des informations sur la formation des conducteurs de train, du personnel de bord et des autres personnels s'acquittant de tâches essentielles pour une exploitation sûre qui précisent leur connaissance des règles de sécurité pertinentes, des STI et des procédures à suivre en cas d'urgence dans le Tunnel sous la Manche.

Ces informations doivent prendre en compte les critères d'évaluation indiqués dans la méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire spécifiés par la CIG (qui figurent en annexe 3 à ce guide).

27. Les entreprises ferroviaires doivent soumettre leur demande formelle à la CIG pour la certification partie B dans les délais spécifiés (voir § 40 ci-après concernant les dispositions transitoires et le calendrier). Cette demande est accompagnée des documents décrits au paragraphe 25 ci-dessus. Les documents soumis doivent normalement l'être à la fois en langue française et en langue anglaise, mais la CIG peut accepter, sous réserve d'une demande expresse, que certains des documents d'accompagnement ne soient remis que dans l'une des deux langues française ou anglaise. L'instruction de la demande peut donner lieu à discussion entre les entreprises ferroviaires et les experts conseillers de la CIG et déboucher sur des demandes d'informations complémentaires. La CIG statue sur les demandes dans les meilleurs délais et dans tous les cas, au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises auront été obtenues. La CIG s'attend à ce que les Concessionnaires et les autres parties concernées aient été consultés sur la demande de certification. La certification partie B est délivrée pour une durée clairement précisée et n'excédant pas cinq ans. Les entreprises ferroviaires doivent, à la demande des Concessionnaires, présenter leur certification partie B afin de prouver qu'elles sont certifiées pour opérer sur la Liaison Fixe (voir article 45).

Procédures à suivre après la délivrance de la certification de sécurité

28. Il est admis qu'une entreprise ferroviaire pourrait souhaiter modifier sa méthode d'exploitation au fil du temps. Les procédures des entreprises ferroviaires pour identifier les changements, décider s'ils sont ou non substantiels et évaluer les risques associés font partie de leur système de gestion de la sécurité. Lorsque l'entreprise ferroviaire propose de tels changements, elle doit appliquer la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (Règlement 352/2009/CE) pour s'assurer que le niveau global de sécurité n'est pas abaissé et, si cela est raisonnablement réalisable, est

amélioré. Après la délivrance de la certification de sécurité – partie B, l'entreprise ferroviaire doit informer la Commission intergouvernementale de toute « modification importante » proposée dans ses conditions d'exploitation, si elle est suffisamment significative pour avoir des conséquences importantes sur les documents à partir desquels la certification a été accordée.

29. L'article 51 du règlement fait obligation aux Entreprises Ferroviaires en possession d'une certification partie B du tunnel sous la Manche d'informer la CIG de toute modification importante des conditions de leur certification partie A. Les « modifications importantes » incluent l'introduction de nouveaux types de matériel roulant dans la Liaison Fixe ou l'engagement de nouvelles catégories de personnel. L'introduction de nouveau matériel roulant nécessitera de suivre les procédures décrites aux paragraphes 36 et 37 ci-dessous et aussi, en toute probabilité, des modifications à la documentation fournie comme fondement à la certification de sécurité partie B, qui par voie de conséquence deviendront, elles aussi, des « modifications importantes ». L'article 52(a) du règlement fait obligation aux Entreprises Ferroviaires en possession d'une certification partie B du tunnel sous la Manche d'informer la CIG et de proposer les modifications appropriées à leur certification partie B lorsqu'elles se proposent de modifier substantiellement le type et la portée de leurs activités. Des modifications du type ou de la portée des activités sur la section commune pourraient être, par exemple le cas d'un opérateur de fret n'assurant pas habituellement le transport de matières dangereuses qui devra soumettre une demande de certification partie B révisée au cas où son domaine d'exploitation évoluerait pour comprendre le transport de matières dangereuses. En cas de doute pour déterminer si une modification est jugée suffisamment conséquente pour tomber dans la catégorie des « modifications importantes » ou des « modifiant substantiellement », il convient d'en référer à la CIG.

30. L'obligation de notifier à la CIG de telles modifications vise à garantir un nouvel examen de la certification de sécurité partie B lorsque des modifications significatives sont introduites dans l'exploitation qui avait été autorisée par ladite certification. Si la CIG juge les modifications suffisamment significatives, elle peut exiger de l'entreprise ferroviaire qu'elle soumette une demande de certification partie B révisée. L'entreprise ferroviaire fournit alors les détails de la modification proposée et des amendements à introduire en conséquence dans les documents qui ont servi à obtenir la certification d'origine.

31. La CIG peut également exiger une demande de révision en cas de modification du cadre réglementaire de sécurité suffisamment significative pour nécessiter un réexamen de la certification (voir article 53). Si tel est le cas, la demande révisée est instruite selon la même procédure que la demande d'origine. En accordant une certification partie B révisée, la CIG décide si elle s'applique pour la même période que celle spécifiée dans la certification partie B d'origine.

32. L'entreprise ferroviaire informe également la CIG de toutes les modifications des conditions de sa certification partie A si elle affecte la partie B et en particulier si la partie A est révoquée. Le retrait de la certification partie A entraîne automatiquement le retrait de la partie B car la délivrance d'une certification partie B ne se fait qu'à la condition de détenir déjà la certification partie A. Si l'entreprise ferroviaire n'a pas utilisé sa certification dans l'année qui suit sa délivrance, elle lui est retirée.

33. La CIG observe les performances de l'entreprise ferroviaire et, si elle considère que les conditions associées à la délivrance de la certification ne sont pas remplies, elle peut décider d'intervenir, par exemple en modifiant ou en retirant la certification (voir article 54). L'intervention de la CIG est précédée par un débat avec l'entreprise ferroviaire mais elle peut conduire à modifier, limiter, suspendre ou retirer la certification. Les Concessionnaires et l'autorité de sécurité qui a accordé la certification partie A en sont dûment informés.

34. Il incombe aux Concessionnaires (cf. article 13.ix) de saisir la Commission intergouvernementale de tous manquements graves ou répétés aux règles de sécurité par certaines entreprises ferroviaires. Ceci pourrait entraîner une action de la part de la CIG similaire à celle envisagée au paragraphe 32 ci-dessus, en l'espèce le réexamen de la certification de sécurité des entreprises ferroviaires concernées.

Entités en charge de l'entretien (ECE) d'un véhicule exploité seulement dans les limites du Lien Fixe

35 Les articles 55 bis et 55 ter exigent que tout opérateur mettant en service ou utilisant un véhicule sur le Lien Fixe s'assure :

- Qu'une entité en charge de l'entretien a été assignée au véhicule
- que l'ECE est enregistrée en liaison avec ce véhicule dans un registre national des véhicules
- que l'ECE détient un certificat ECM dans le cas où le véhicule est un wagon de fret

36 Une 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. L'ECE n'a pas besoin d'effectuer la maintenance du véhicule elle-même, elle peut sous-traiter la maintenance réelle, mais elle doit garantir que le véhicule peut utiliser le réseau en toute sécurité. L'ECE doit gérer le contrat et assurer que le sous-traitant est compétent pour effectuer le travail. Le détenteur du registre est responsable de l'affectation d'une ECE au véhicule.

37 Il faut noter que les véhicules utilisés dans le Lien Fixe et au-delà (c'est-à-dire tous les véhicules autres que les véhicules des navettes Eurotunnel) doivent déjà être enregistrés dans un registre national pertinent avec une ECE assignée. Les exploitants de tels véhicules n'ont pas d'opération particulière à effectuer en ce qui concerne le tunnel sous la Manche. Eurotunnel doit enregistrer ses véhicules de navettes, qui ne sont pas des wagons de marchandises, dans le registre français ou anglais puisque la directive ne permet pas d'avoir un registre séparé pour le tunnel sous la Manche.

Formation du personnel

38. Les articles 56 à 60 traitent de l'accès aux services de formation. Lorsqu'une formation est requise pour le personnel d'entreprises ferroviaires en vue de l'obtention d'une certification partie B, les Concessionnaires lui garantissent un accès équitable et non discriminatoire. Si les services de formation ne sont offerts que par un seul fournisseur, les prestations correspondantes sont mises à disposition de tous à un prix raisonnable et non discriminatoire, en rapport avec les coûts, mais qui peut inclure une marge bénéficiaire. L'article 57 précise le contenu des prestations de formation : connaissance des aspects pertinents du système ferroviaire, connaissance de la ligne, des règles et procédures d'exploitation, du système de signalisation et de contrôle commande ainsi que des procédures d'urgence. L'article ajoute également que, dans le cas où les certificats ne sont pas délivrés aux stagiaires et que cette délivrance est nécessaire afin d'obtenir la certification partie B, la CIG veille à ce que la délivrance de certificats soit mise en place.

39. L'article 60 prévoit que le personnel qui a suivi une formation a le droit d'obtenir des documents prouvant sa formation, son expérience et sa qualification. Les employeurs et les organismes de formation fournissent ces documents sur simple demande d'un de leurs salariés ou d'une personne qu'ils ont formée.

Autorisation de mise en service du matériel roulant déjà autorisé dans un Etat Membre

40. Les articles 61 à 66 traitent des autorisations supplémentaires délivrées au matériel roulant qui a déjà été autorisé à circuler dans un Etat Membre pour traverser la Liaison Fixe. Les dispositions traitant de l'autorisation délivrée par la CIG pour les véhicules mis en service pour la première fois sur la Liaison Fixe (véhicules non préalablement autorisés par une autre autorité de sécurité) sont contenues dans la législation nationale transposant la directive 2008/57/CE. (Le chapitre 2 du règlement prévoit que la CIG autorise les véhicules des navettes des Concessionnaires, qui sont uniquement utilisés sur la liaison fixe).

41. L'article 61 exige que les véhicules déjà autorisés soient de plus autorisés par la CIG avant de pouvoir emprunter la Liaison Fixe.

42. L'article 62 interdit à la CIG d'exiger une autorisation supplémentaire pour les véhicules pleinement conformes aux STI dans le cas où l'infrastructure du tunnel sous la Manche est conforme à la STI. Comme l'infrastructure du tunnel sous la Manche n'est pas actuellement conforme à plusieurs des STI il s'agit essentiellement d'une exigence d'évolutivité.

43. Les articles 63 et 64 montrent clairement que dans le cas des autorisations supplémentaires les demandes d'autorisation à la CIG sont étudiées conformément aux dispositions pertinentes de la directive 2008/57. En particulier, l'examen de la CIG se limite aux éléments fournis par le demandeur, démontrant la conformité avec les exigences spécifiques de la liaison fixe. Sur les questions de conformité avec les exigences énoncées dans les STI ou les autres règles nationales équivalentes à celles du lien fixe, la CIG ne demande que la confirmation de l'autorisation délivrée antérieurement.

44. Il est à noter que lorsque la CIG ne répond pas à une demande, conformément aux délais fixés dans l'article 5 bis (qui reproduit exactement les délais figurant dans la directive 2008/57/CE), le véhicule concerné est réputé être autorisé à transiter par le Lien Fixe.

45. L'article 64 exige que les Concessionnaires prennent des mesures raisonnables pour s'assurer que les tests ou les essais de véhicules sur les voies puissent avoir lieu dans les trois mois du dépôt de la demande. L'article permet également aux concessionnaires d'exiger des candidats une compensation financière afin de couvrir tous les frais ou pertes liés à la nécessité de fournir des capacités d'infrastructure pour ces essais ou tests.

46. L'article 65 exige que la CIG confirme son autorisation de tout véhicule dans le registre européen des types de véhicules autorisés.

47. L'article 66 prévoit que les véhicules déjà autorisés par la CIG conformément au chapitre 5 de l'édition 2007 du règlement binational de sécurité n'ont pas besoin d'être de nouveau autorisés après la mise en place de la nouvelle réglementation.

48. La procédure de la CIG pour le traitement des demandes d'autorisation supplémentaires pour les véhicules se trouve à l'annexe 4 du présent guide.

1. Rapports annuels de sécurité

49. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires qui utilisent la Liaison Fixe sont requis de préparer un rapport annuel de sécurité qu'ils soumettent à la CIG au plus tard le 30 juin de chaque année. La mise en œuvre de cette disposition a débuté par un rapport à remettre le 30 juin 2007 qui contenait des informations sur la totalité de l'année calendaire 2006. L'article 16 précise le contenu minimal de ces rapports annuels. Ils doivent inclure des informations sur les indicateurs communs de sécurité exposés en annexe 1 de la directive 2009/149/CEI.

Enquêtes sur les accidents

50. Les accidents graves et les incidents et accidents qui, dans des circonstances légèrement différentes auraient pu devenir des accidents graves, pourront faire l'objet d'enquêtes par les organismes d'enquêtes français et britanniques agissant sur la base d'un accord de coopération réciproque. Les recommandations issues de telles enquêtes seront examinées par la CIG, qui au moins une fois par an, fera un rapport sur les mesures prises ou prévues en conséquence. Des précisions sur les deux organismes d'enquêtes et une liste des accidents et incidents à notifier figurent en annexe 5. Bien que juridiquement l'obligation ne porte que sur la notification à l'organisme d'enquête sur le territoire duquel un accident ou incident est arrivé, il est recommandé de notifier aux deux organismes tous les accidents ou incidents qui surviennent à l'intérieur de la Concession.

Informations complémentaires

51. Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès du secrétariat de la Commission intergouvernementale à l'une ou l'autre des adresses ci-dessous :

Secrétariat français

Secrétariat général au tunnel sous la manche
Grande Arche 29^{ème} étage
92055 LA DEFENSE CEDEX
France

Tél : +33 (0)1 40 81 21 22 (standard)

Mél : tunnelmanche@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat britannique:

Channel Tunnel Safety Authority Secretariat
Office of Rail Regulation
ONE Kemble Street
London WC2B 4AN
Royaume Uni.

Tél : +44 (0) 207 282 2047

Mél : ctsa@orr.gsi.gov.uk

Network Rail Infrastructure Limited (responsable du registre national des véhicules)
Room 279
Derwent House
RTC Business Park
London Road
Derby, DE24 8UP

Tel: + 44 (0) 1332 263858

Email address: nvr@networkrail.co.uk

Annexes

ANNEXE 1 - Règlement binational de sécurité

décret du n° 2010-67 du 15 janvier 2010 (page 12), modifié par le
décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 (page 25) et
règlement consolidé en vigueur au 26 mars 2013 (page 33)

ANNEXE 2 – Critères d'évaluation à inclure dans le Système de Gestion de la Sécurité du gestionnaire d'infrastructure (Annexe II de la MSC pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire 1169/2010). (page 49)

ANNEXE 3 - Critères d'évaluation à inclure dans toute demande de certification de sécurité présentée par une entreprise ferroviaire (Annexe III de la MSC pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire 1158/2010) (page 60)

ANNEXE 4 – Procédures d'instruction formelle des certifications et agréments de sécurité (page 62) et des autorisations complémentaires de mise en service de véhicules par la CIG (page 65)

ANNEXE 5 - Organismes d'enquête indépendants. (page 69)

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

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 (1)

NOR : MAEJ1000447D

Le Président de la République,

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

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu la loi n° 2008-475 du 22 mai 2008 autorisant l'approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 24 janvier 2007 ;

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 autorisant la 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 ;

Vu le décret n° 2006-263 du 1^{er} mars 2006 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires, adopté à Londres le 25 octobre 2005,

Décète :

Art. 1^{er}. – Le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche (ensemble deux annexes), signé à Londres le 24 janvier 2007, sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le décret n° 2008-748 du 28 juillet 2008 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 24 janvier 2007, est abrogé.

Art. 3. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes 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 à Paris, le 15 janvier 2010.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

FRANÇOIS FILLON

*Le ministre des affaires étrangères
et européennes,*

BERNARD KOUCHNER

(1) Le présent accord est entré en vigueur le 4 juillet 2008.

A N N E X E

RÈGLEMENT DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE CONCERNANT LA SÉCURITÉ
DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE (ENSEMBLE DEUX ANNEXES)

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 trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (le Traité), et notamment ses articles 1 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 la directive 2004/49/EC 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 modifiée concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Vu la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,

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 le règlement (CE) 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne,

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 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires,

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 :

TITRE I^{er}

1. Définitions :

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 ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et, autres ;

ii. L'expression « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ; on entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête compétent à un total d'au moins 2 millions d'euros ;

iii. Le terme « Agence » désigne l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité établie par le règlement (CE) 881/2004 susvisé ;

iv. L'expression « Autorité de sécurité » désigne l'organisme chargé par la France et le Royaume-Uni des tâches relatives à la sécurité de la Liaison Fixe conformément à l'article 3 g et à l'article 16 de la directive 2004/49/CE de manière à assurer un régime unifié de sécurité sur les infrastructures transfrontières spécifiques du tunnel sous la Manche ;

v. L'expression « certification partie A » désigne la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité d'une entreprise ferroviaire, délivrée par l'autorité de sécurité de l'Etat membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu ;

vi. L'expression « certification partie B » désigne la certification délivrée aux entreprises ferroviaires par la Commission intergouvernementale dans les conditions du présent règlement et uniquement valable pour leurs activités sur la Section commune ;

vii. L'expression « la Commission intergouvernementale » (CIG) désigne la Commission intergouvernementale créée par l'article 10 du Traité, chargée de suivre, au nom des gouvernements (les Concédants) de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;

viii. Le terme « Concession » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;

ix. Le terme « Concessionnaires » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du traité ;

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 à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ;

xi. Le terme « enquête » désigne une procédure dont l'objectif est la prévention des accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination de causes, et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;

xii. L'expression « entreprise ferroviaire » désigne une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction. Mais cela n'englobe pas les Concessionnaires dont les activités de transport sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche ;

xiii. L'expression « gestionnaire de l'infrastructure » désigne toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie par l'article 3 de la directive 91/440/CEE. Les concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe conformément au Traité et sont aussi chargés de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ;

xiv. L'expression « indicateurs de sécurité communs » désigne les indicateurs de sécurité communs décrits en Annexe 2 au présent règlement ;

xv. Le terme « incident » désigne tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;

xvi. L'expression « la Liaison Fixe » désigne la liaison fixe trans-Manche telle que définie à l'article 1.2 du Traité ;

xvii. L'expression « méthodes de sécurité communes » (MSC) désigne les méthodes qui sont élaborées par l'Agence pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;

xviii. L'expression « objectifs de sécurité communs » (OSC) désigne les niveaux de sécurité, à déterminer par l'Agence, que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire à grande vitesse et les tunnels ferroviaires de grande longueur) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;

xix. L'expression « organismes d'enquête » désigne les organismes d'enquête nationaux britannique et français, respectivement :

a) le « Rail Accident Investigation Branch » établi par le « Railways and Transport Safety Act 2003 »,

b) le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), établi par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié ;

xx. L'expression « organismes notifiés » désigne les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification CE des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse) et 2001/16/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel) ;

xxi. L'expression « règles de sécurité unifiées » désigne les règles de sécurité notifiées à la Commission européenne applicables à la Liaison Fixe, qui décrivent les exigences 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.

xxii. L'expression « la Section Commune » désigne la partie des installations de la Liaison Fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1 du règlement de la Commission intergouvernementale du 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires ;

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 assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans la directive 96/48/CE et la directive 2001/16/CE ;

xxiv. L'expression « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

- 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 les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, et comprenant :
- les voies ferroviaires et les installations fixes,
 - les matériels roulants 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 ;
- xxvi. Le terme « Traité » désigne 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 trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986.

TITRE II

MISSIONS ET RESPONSABILITÉS

Autorité de sécurité (AS)

2. La Commission intergouvernementale est l'Autorité de sécurité pour la Liaison Fixe.
3. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des caractéristiques particulières du système ferroviaire, à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.
4. Les tâches de la Commission intergouvernementale, en tant qu'Autorité de sécurité, sont au moins les suivantes :
 - i. Autoriser (conformément aux exigences de l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE) la mise en service de tout sous-système constituant une partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou une partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, inclus et/ou exploité dans les limites de la Liaison Fixe ;
 - ii. Vérifier que tout 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 12 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE ;
 - iv. Autoriser la mise en service, dans les limites de la Liaison Fixe, du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas couvert par une spécification technique d'interopérabilité (STI) ;
 - v. Autoriser, comme déjà prévu par la Concession, la mise en service, dans les limites de la Liaison Fixe, du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié utilisé pour les services de navette pour véhicules routiers ;
 - 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 matériels roulants autorisés à circuler sur la Liaison Fixe soient dûment enregistrés avec les informations relatives à la sécurité correspondantes dans un registre national établi conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE et que les informations ainsi enregistrées soient exactes et tenues à jour ;
 - xi. Publier et transmettre à l'Agence, dès le 30 septembre 2007, et ensuite 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 en matière 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 enseignements tirés de la surveillance des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires ;
5. (a) La Commission intergouvernementale accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.
- (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.

6. (a) Pour l'accomplissement des tâches susmentionnées, la Commission intergouvernementale :
- i. Peut demander à tout moment l'assistance technique des Concessionnaires, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés ;
 - ii. Effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires en faisant appel, conformément aux dispositions de l'article 10 (7), 10 (8), 11 (6), et 11 (8) du Traité, à la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et de tout organisme ou expert de son choix. Sans préjudice des pouvoirs d'inspection que la Commission intergouvernementale détient, en vertu de la Concession, ces inspections et enquêtes, en France, sont réalisées dans les mêmes conditions que celles applicables aux inspections et enquêtes effectuées par les autorités de sécurité de la République française lorsqu'elles remplissent leur mission à l'extérieur de la Liaison Fixe et en Grande-Bretagne, sont réalisées conformément aux dispositions législatives et réglementaires pertinentes.
- (b) Pour aider la Commission intergouvernementale à accomplir les tâches susmentionnées, les concessionnaires et les entreprises ferroviaires donnent à la Commission intergouvernementale, à sa demande, accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations, matériels et équipements.
7. La Commission intergouvernementale peut dûment habiliter les personnes pour les besoins de l'article 6 (a) ii. Ces personnes exercent leurs missions de façon à causer le minimum de perturbation dans l'exploitation de la Liaison Fixe, sans pour autant empêcher l'accomplissement légitime de leurs missions qui vise à vérifier le respect des exigences de sécurité conformément aux conditions de délivrance de l'agrément de sécurité aux Concessionnaires et de la certification partie B aux entreprises ferroviaires.
8. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires informent, à sa demande, la Commission intergouvernementale de toute question relative à la sécurité. En outre, ils et elles signalent immédiatement à la Commission intergouvernementale :
- i. Les accidents graves survenus sur le système ferroviaire ;
 - ii. Tout autre accident ou incident relevant des catégories précisées et notifiées par la Commission intergouvernementale.
9. Les Concessionnaires et toute entreprise ferroviaire utilisant la section commune communiquent, à sa demande, à la Commission intergouvernementale les informations appropriées sur les incidents significatifs, les incidents potentiellement porteurs de retour d'expérience dans le domaine de la sécurité et les enquêtes qui peuvent être porteuses d'enseignements pour la sécurité du système ferroviaire.
10. La Commission intergouvernementale, pour suivre et évaluer la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables à la Liaison Fixe, et sans préjudice du droit prévu à la Concession de recevoir de la part des Concessionnaires des rapports et informations, collecte les éléments pertinents au moyen des indicateurs de sécurité communs décrits à l'annexe 2 et de tout autre indicateur qui pourrait être pertinent pour la Liaison Fixe.

Gestionnaire de l'infrastructure

11. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe.
12. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, les Concessionnaires sont responsables du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celui-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.
13. A cette fin et sans préjudice des responsabilités qui leur incombent en application de la Concession, les Concessionnaires prennent toutes les mesures utiles et notamment ils :
- i. Mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires,
 - ii. Respectent les exigences spécifiées dans la législation communautaire et nationale et dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
 - iii. Sont responsables de la conformité de l'exploitation des services de navette pour véhicules routiers avec les exigences applicables à la Section Commune,
 - iv. S'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser les services de navette pour véhicules routiers sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
 - v. Garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de services de navette pour véhicules routiers,
 - vi. Veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, incluant les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,
 - vii. Garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées,
 - viii. Prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité résultant d'un manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables,

ix. Saisissent la Commission intergouvernementale de tout manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables et l'informent des mesures conservatoires prises, pour permettre à la Commission intergouvernementale d'apprécier les mesures à prendre et notamment celles visées à l'article 54.

Entreprises ferroviaires

14. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, toute entreprise ferroviaire est responsable de l'exploitation sûre de ses activités sur la Section Commune, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.

15. A cette fin, les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles :

- i. Mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires,
- ii. Respectent les exigences spécifiées dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
- iii. Garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,
- iv. S'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
- v. Garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire.

Rapport annuel sur la sécurité

16. Au plus tard le 30 juin de chaque année, à partir de 2007, les Concessionnaires et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune soumettent à la Commission intergouvernementale un rapport annuel sur la sécurité concernant leurs activités dans les limites de la Liaison Fixe réalisées pendant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient notamment :

- i. Des informations sur la manière dont les Concessionnaires ou l'entreprise ferroviaire réalisent leurs propres objectifs de sécurité,
- ii. Les résultats des plans de sécurité,
- iii. Les indicateurs de sécurité communs repris en annexe 2 dans la mesure où ces indicateurs de sécurité sont pertinents pour leur organisation,
- iv. Les résultats des audits de sécurité internes,
- v. Des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure de la Liaison Fixe qui peuvent présenter un intérêt pour la Commission intergouvernementale.

Règles de sécurité unifiées

17. La Commission intergouvernementale veille à ce que les règles de sécurité unifiées contraignantes soient publiées en langue française et en langue anglaise et portées à la connaissance des Concessionnaires, des gestionnaires d'infrastructure adjacents, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.

18. Les règles de sécurité unifiées complètent les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquent à tout ou partie du système ferroviaire.

19. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des spécificités du système ferroviaire, à apporter toute modification nécessaire aux règles de sécurité unifiées, compte tenu de l'adoption et de la révision de méthodes de sécurité communes et pour atteindre au moins les objectifs de sécurité communs en conformité avec le calendrier de mise en œuvre de ces objectifs de sécurité communs.

20. La Commission intergouvernementale informe le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de toute nécessité de notifier à la Commission européenne une modification aux règles de sécurité unifiées existantes ou une nouvelle règle de sécurité unifiée, sauf si les amendements et propositions concernent exclusivement la mise en œuvre d'une spécification technique d'interopérabilité.

21. Lors de la mise au point des règles de sécurité unifiées, la Commission intergouvernementale consulte toutes les parties concernées et intéressées.

TITRE III

**SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ, AGRÉMENT DE SÉCURITÉ DES CONCESSIONNAIRES
ET PARTIE B DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DES ENTREPRISES FERROVIAIRES****Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)**

22. Les Concessionnaires établissent et mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui démontre leur capacité à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité.

23. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires satisfait aux exigences et contient les éléments repris à l'annexe 1 au présent règlement adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques des activités exercées avec pour objectif d'assurer un régime unifié de sécurité pour la Liaison Fixe et dans les conditions fixées par la Commission intergouvernementale. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités de tiers.

24. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur la Section Commune et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI applicables aux règles nationales pertinentes, aux règles de sécurité unifiées et aux conditions fixées dans leur certification Partie B. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune.

25. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires contient les dispositions nécessaires pour maîtriser les risques relatifs à l'introduction d'un élément nouveau dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant du dit système ferroviaire.

26. Les entreprises ferroviaires doivent apporter la preuve à la CIG de l'acceptation d'un système de gestion de la sécurité par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu.

Agrément de sécurité des Concessionnaires

27. Les Concessionnaires ne peuvent gérer et exploiter la Liaison Fixe que si ils sont en possession d'un agrément de sécurité délivré, à cet effet, par la Commission intergouvernementale.

28. L'agrément de sécurité confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale :

(a) Du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires

(b) Des dispositions prises par les Concessionnaires pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation.

29. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de l'agrément de sécurité, sa durée, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement, de sa suspension et de son retrait.

30. La durée de validité d'un agrément de sécurité est d'au plus 5 ans et est clairement indiquée sur l'agrément de sécurité.

31. Les Concessionnaires doivent formuler une demande de renouvellement de leur agrément de sécurité, au moins quatre mois avant son expiration.

32. La Commission intergouvernementale prend une décision sur les demandes d'agrément de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par la Commission intergouvernementale ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

33. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les demandes d'agrément de sécurité et tous les documents qui les accompagnent doivent être produits en langue française et en langue anglaise.

34. (a) Les Concessionnaires informent sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie, du matériel roulant ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien, et proposent les amendements appropriés de leur agrément de sécurité ;

(b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, les Concessionnaires s'assurent que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront ;

(c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande d'agrément de sécurité ;

(d) La durée de validité de l'agrément de sécurité n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de l'agrément de sécurité.

35. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

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 et 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.

37. La Commission intergouvernementale notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des Concessionnaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

38. Un agrément de sécurité délivré aux Concessionnaires par la Commission intergouvernementale, y compris un agrément tacite de sécurité au sens de l'article 73 (a), peut aussi, si la Commission intergouvernementale l'estime opportun et l'indique par écrit, constituer un certificat confirmant l'acceptation par la Commission intergouvernementale, conformément aux dispositions de l'article 10 (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 du matériel roulant des Concessionnaires à l'extérieur de la Liaison Fixe.

Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

39. Pour utiliser la Section Commune, une entreprise ferroviaire, doit posséder un certificat de sécurité comprenant :

- i) Une certification partie A et,
- ii) Une certification partie B délivrée par la Commission intergouvernementale.

40. Une certification partie B ne peut être accordée que pour des activités de transport ferroviaire qui sont équivalentes à celles précisées dans la certification partie A détenue par l'entreprise ferroviaire.

41. La durée de validité de la certification partie B est d'au plus cinq ans et est clairement indiquée dessus. Dans tous les cas, la validité de la certification partie B prend fin lorsque cesse la validité de la certification partie A.

42. La demande d'une entreprise ferroviaire pour une certification partie B doit comprendre :

- i) La preuve qu'elle est en possession d'une certification partie A confirmant l'acceptation de son SGS ;
- ii) Les éléments qui montrent les mesures prises pour satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires à une utilisation sûre de la Section Commune. Ces éléments comprennent des documentations sur :
 - a) Les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles de sécurité unifiées et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité ;
 - b) Les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI, des règles de sécurité unifiées ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié ;
 - c) Les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles de sécurité unifiées et ont été dûment certifiés ;
 - d) La formation et la certification des conducteurs de train et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité portant sur la connaissance des STI, des règles de sécurité unifiées et des procédures à suivre en cas d'urgence particulières au tunnel sous la Manche.

43. Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et aux autres dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.

44. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les documentations soumises en appui d'une demande de certification partie B doivent être produites en langue française et en langue anglaise.

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 une utilisation sûre de la Section Commune.

46. Les entreprises ferroviaires doivent, à la demande, communiquer aux Concessionnaires leur certification partie B.

47. La Commission intergouvernementale prend une décision sur les demandes de certification partie B dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par la Commission intergouvernementale ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

48. La Commission intergouvernementale sollicite l'avis des Concessionnaires sur la demande de certification partie B présentée par une entreprise ferroviaire dès l'ouverture de son instruction.

49. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de certification partie B, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement et de son retrait.

50. Le titulaire d'une certification partie B doit formuler une demande de renouvellement de sa certification partie B, au moins quatre mois avant son expiration.

51. Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toutes les modifications importantes des conditions de sa certification partie A, et il l'informe en outre lorsque l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant sont proposés.

52 a) Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle du type ou de la portée de ses activités, ou de toute proposition de modification découlant de l'article 51 qui nécessiterait une modification de son certificat de sécurité et lui propose les amendements appropriés de sa certification partie B ;

b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, le détenteur d'une certification partie B s'assure que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront ;

c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande de certification partie B. La durée de validité de la certification partie B n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions d'introduction ou de modification, sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de la certification partie B.

53. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de la partie pertinente de la certification partie B en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

54. Si la Commission intergouvernementale constate que le titulaire d'une certification partie B qu'elle a délivrée ne remplit plus les conditions requises, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle et en donnant au titulaire de la certification la possibilité de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer la certification partie B, en motivant sa décision. La Commission intergouvernementale informe immédiatement de sa décision l'autorité de sécurité qui a accordé la certification partie A et les Concessionnaires.

55. La Commission intergouvernementale retire à son titulaire la certification partie B accordée, si celle-ci n'est pas utilisée selon l'usage prévu dans l'année qui suit sa délivrance.

TITRE IV

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA FORMATION DES CONDUCTEURS DE TRAINS ET DU PERSONNEL S'ACQUITTANT DE TÂCHES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ

Accès aux services de formation

56. Un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire à l'obtention d'une certification partie B conformément aux exigences de l'article 42ii d est fourni par les Concessionnaires, par les entreprises ferroviaires ou par des services de formation appropriés, aux conducteurs de trains et au personnel de toute entreprise ferroviaire s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.

57. a) La formation doit couvrir la connaissance des aspects pertinents du système ferroviaire, en particulier la connaissance de ligne, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence ;

b) Si les services de formation ne comprennent pas des examens et la délivrance d'un certificat pour évaluer les personnels et pour certifier 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.

58. Les formations et, le cas échéant, la délivrance des certificats requis pour une certification partie B doivent respecter les exigences de sécurité définies dans les STI ou dans les règles de sécurité unifiées.

59. Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou par les seuls Concessionnaires, les prestations correspondantes sont mises à la disposition de toute entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, proportionné au coût du service rendu et pouvant inclure une marge bénéficiaire.

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 prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et les communiquer.

TITRE V

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AU MATÉRIEL ROULANT

**Autorisation du matériel roulant utilisé
par les entreprises ferroviaires**

61. Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un Etat membre de l'Union européenne, mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI pertinentes, n'est pas autorisé à circuler sur la Liaison Fixe sans en avoir reçu l'autorisation de la part de la Commission intergouvernementale.

62. Le demandeur d'une telle autorisation soumet à la Commission intergouvernementale un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur la Section Commune. Le dossier apporte les justifications nécessaires et contient les informations suivantes :

- i) La preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un Etat membre de l'Union européenne et copies des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, des modifications techniques ;
- ii) Les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par la Commission intergouvernementale pour cette autorisation ;
- iii) La preuve que les caractéristiques techniques et opérationnelles du matériel roulant assurent la compatibilité de ce dernier avec le système ferroviaire et les règles de sécurité unifiées ;
- iv) Des informations sur les dérogations aux règles de sécurité unifiées qui pourraient être nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur la Liaison Fixe.

63. La Commission intergouvernementale sollicite l'avis des Concessionnaires sur la requête et peut demander que des essais de matériel roulant soient effectués sur la Liaison Fixe pour vérifier la conformité aux exigences spécifiques propres au système ferroviaire. La Commission intergouvernementale définit la portée et le contenu de ces essais. Des redevances peuvent être perçues 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.

64. La Commission intergouvernementale fait part de sa décision à l'entreprise ferroviaire, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique complet, y compris les documents relatifs aux essais. L'attestation d'autorisation peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

65. La Commission intergouvernementale informe sans délai les Concessionnaires de sa décision, relative à la demande de l'entreprise ferroviaire et lui transmet une copie de l'autorisation délivrée.

66. Toute approbation ou autorisation d'utilisation de matériel roulant sur la Liaison Fixe (y compris les modifications apportées), délivrée par la Commission intergouvernementale et en état de validité immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent règlement, est considérée comme une autorisation au sens de l'article 61 ci-dessus.

TITRE VI

**ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS
ET LES INCIDENTS**

67. Les enquêtes sur les accidents graves et sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité et survenant dans les limites de la Liaison Fixe, sont effectuées par les organismes d'enquêtes, indépendants fonctionnellement de la Commission intergouvernementale.

68. Quand ils décident s'il convient d'effectuer une enquête et quand ils exercent leurs fonctions, les organismes d'enquêtes agissent conformément aux dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que dans les arrangements de coopération réciproque passés entre ces organismes. 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.

69. La Commission intergouvernementale, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires peuvent saisir les organismes d'enquêtes d'une demande d'enquête. Les organismes d'enquête, lorsqu'ils prennent en considération de telles demandes, agissent en vertu des dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que des arrangements de coopération réciproque passés entre eux.

70. Les Concessionnaires, les entreprises ferroviaires et si nécessaire, la Commission intergouvernementale signalent immédiatement, à l'un ou l'autre des organismes d'enquêtes les accidents et les incidents visés à l'article 8 ci-dessus, sans préjudice des dispositions d'information réciproque prévues dans les arrangements de coopération.

71. La Commission intergouvernementale prend les mesures nécessaires pour que les recommandations des organismes d'enquêtes concernant la Liaison Fixe soient dûment prises en considération par les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires et, le cas échéant, mises en œuvre.

72. La Commission intergouvernementale fait rapport, au moins une fois par an, à l'organisme d'enquête concerné sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite des recommandations adressées par celui-ci.

TITRE VII

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DIVERSES

Dispositions transitoires relatives à l'Agrément de sécurité et à la Certification partie B

73. *a)* Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent règlement notifiée au 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 reconnue comme un agrément de sécurité au sens de l'article 28 ci-dessus.

b) L'agrément de sécurité tacite mentionné à l'article 73 *a* ci-dessus conserve sa validité pendant une année après l'entrée en vigueur du présent règlement ou jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un nouvel agrément de sécurité délivré, conformément aux dispositions du présent règlement, selon la date qui intervient la première.

74. *a)* Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent règlement notifiée 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 reconnue comme une certification, partie B au sens de l'article 39 ii ci-dessus.

b) La certification partie B, tacite mentionnée à l'article 74 *a* ci-dessus conserve sa validité pendant deux années après l'entrée en vigueur du présent règlement ou jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une nouvelle certification partie B, délivrée conformément aux dispositions du présent règlement, selon la date qui intervient la première.

Dispositions diverses

75. Le règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires adopté le 25 octobre 2005 est ainsi modifié :

i) Le point *c* de l'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Il (ou elle) dispose d'un certificat de sécurité en cours de validité conformément à l'article 39 du règlement de la Commission intergouvernementale transposant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (directive concernant la sécurité des chemins de fer) signé le 24 janvier 2007. »

ii) Le point *f* de l'article 12.1 est remplacé par les dispositions suivantes : « les dispositions en matière d'accès au réseau ».

76. Les décisions de la Commission intergouvernementale prises en vertu des règlements binationaux établis conformément aux dispositions de l'article 10 (3, *e*) du Traité peuvent faire l'objet d'un recours devant l'une ou l'autre des juridictions française ou britannique dans les conditions prévues par le droit national applicable à ces juridictions. La saisine d'une juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.

77. Le présent règlement entrera en vigueur à la date de la dernière notification, par chaque Gouvernement, de l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui les concerne.

Fait par la Commission intergouvernementale, le 24 janvier 2007, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

*Le chef
de la délégation française
à la Commission
intergouvernementale,
MARC ABADIE*

*Le chef
de la délégation britannique
à la Commission
intergouvernementale,
ROY J. GRIFFINS*

ANNEXE I

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante

du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Eléments essentiels du système de gestion de la sécurité

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants :

- a) Une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel ;
- b) Des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs ;
- c) Des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies :
 - dans les STI,
 - ou dans les règles de sécurité unifiées mentionnées à l'Article 1 xxi,
 - ou dans d'autres règles pertinentes,
 - ou dans les décisions de l'autorité,
 - ou lorsque nécessaire pour atteindre les objectifs de sécurité communs ou le respect des méthodes de sécurité communes lorsqu'ils auront été adoptés ;
- et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités ;
- d) Des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveaux matériels comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation ;
- e) Des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence ;
- f) Des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure ;
- g) Des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité ;
- h) Des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises ;
- i) Des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes ;
- j) Des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

A N N E X E II

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation d'un rapport annuel de sécurité, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'entreprise ferroviaire, ou la commission intergouvernementale en tant que de besoin, à la première occasion utile et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1 ci-dessous, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents et ventilation suivant les types d'accident suivants :

- a) Collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit ;
- b) Déraillements de trains ;
- c) Accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons ;
- d) Accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche à l'exception des suicides ;
- e) Suicides ;
- f) Incendies dans le matériel roulant, et
- g) Autres.

Chaque accident est signalé selon le type de l'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes :

- a) Passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres) ;

- b) Personnels, y compris le personnel des contractants ;
- c) Usagers des passages à niveau ;
- d) Personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires, et
- e) Autres.

2. Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de rupture de rail, de gauchissements de la voie et de pannes de signalisation.
2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.
3. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

3. Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents

1. Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants :
 - a) Décès et blessures ;
 - b) Indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement ;
 - c) Remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés ;
 - d) Retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

Il convient de déduire des coûts ci-dessus l'indemnisation dont ont bénéficié ou devraient bénéficier les tierces parties, par exemple les propriétaires de véhicule à moteur impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Les indemnités accordées au titre de polices d'assurance détenues par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas déduites.

2. Nombre total et relatif (par heure de travail) d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents.

4. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre

1. Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.
2. Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

5. Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

6. Indicateurs complémentaires

Les indicateurs listés ci-dessus dans cette annexe découlent de l'Annexe I à la directive 2004/49/EC relative à la sécurité des chemins de fer. Des indicateurs complémentaires peuvent être demandés par la commission intergouvernementale spécifiquement pour les risques dans le tunnel.

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 Cantorbéry 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 Cantorbéry 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 l4 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'examens 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.

RÈGLEMENT DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE TRANS- MANCHE (VERSION ENTREE EN VIGUEUR LE 26 MARS 2013)

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 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 1er 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 :

Titre 1

1. Définitions

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 ;

ii. L'expression « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête compétent à un total d'au moins 2 millions d'euros ;

iii. Le terme « Agence » désigne l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité établie par le règlement (CE) 881/2004 susvisé ;

iv. [Non utilisé] ;

v. L'expression « certification partie A » désigne la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité d'une entreprise ferroviaire, délivrée par l'autorité de sécurité de l'Etat membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu ;

vi. L'expression « certification partie B » désigne la certification délivrée aux entreprises ferroviaires par la Commission intergouvernementale dans les conditions du présent règlement et uniquement valable pour leurs activités sur la Section commune ;

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 14bis, 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 ;

- vii. L'expression « la Commission intergouvernementale » (CIG) désigne la Commission intergouvernementale, créée par l'article 10 du Traité, chargée de suivre, au nom des gouvernements (les Concedants) de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;
- viii. Le terme « Concession » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
- ix. Le terme « Concessionnaires » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
- 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 ;
- 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 ;
- xi. Le terme « enquête » désigne une procédure dont l'objectif est la prévention des accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination de causes, et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- 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 ;
- xii. L'expression « entreprise ferroviaire » désigne une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction. Mais cela n'englobe pas les Concessionnaires dont les activités de transport sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche ;
- xiii. L'expression « gestionnaire de l'infrastructure » désigne toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie par l'article 3 de la directive 91/440/CEE. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe conformément au Traité et sont aussi chargés de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ;
- 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 ;
- xv. Le terme « incident » désigne tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
- xvi. L'expression « la Liaison Fixe » désigne la liaison fixe trans-Manche telle que définie à l'article 1.2 du Traité ;
- xvii. L'expression « méthodes de sécurité communes » (MSC) : désigne les méthodes qui sont élaborées par l'Agence pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
- xviii. L'expression « objectifs de sécurité communs » (OSC) : désigne les niveaux de sécurité, à déterminer par l'Agence, que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire à grande vitesse et les tunnels ferroviaires de grande longueur) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- xix. L'expression « organismes d'enquête » désigne les organismes d'enquête nationaux britannique et français, respectivement :
- a. le « Rail Accident Investigation Branch » établi par le « Railways and Transport Safety Act 2003 »,
 - b. le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), établi par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié ;
- 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) No 653/2007 ;

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 ;

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

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 ;

xxiv. L'expression « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;

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.;

xxvi. Le terme « Traité » désigne 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 trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986.

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;

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.

Titre 2

Missions et responsabilités

Autorité de sécurité (AS)

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.

3. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des caractéristiques particulières du système ferroviaire, à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

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 ferroviaire.

5. (a) La Commission Intergouvernementale accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

(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.

5bis. 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.

6. (a) Pour l'accomplissement des tâches susmentionnées, la Commission intergouvernementale :

i. peut demander à tout moment l'assistance technique des Concessionnaires, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés ;

ii. effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires en faisant appel, conformément aux dispositions des articles 10(7), 10(8), 11(6), et 11(8) du Traité, à la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et de tout organisme ou expert de son choix. Sans préjudice des pouvoirs d'inspection que la Commission intergouvernementale détient en vertu de la Concession, ces inspections et enquêtes, en France, sont réalisées dans les mêmes conditions que celles applicables aux inspections et enquêtes effectuées par les autorités de sécurité de la République française lorsque elles remplissent leur mission à l'extérieur de la Liaison Fixe et en Grande-Bretagne, sont réalisées conformément aux dispositions législatives et réglementaires pertinentes.

(b) Pour aider la Commission intergouvernementale à accomplir les tâches susmentionnées les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires donnent à la Commission intergouvernementale, à sa demande, accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations, matériels et équipements.

7. La Commission intergouvernementale peut dûment habilitier les personnes pour les besoins de l'article 6 (a) ii. Ces personnes exercent leurs missions de façon à causer le minimum de perturbation dans l'exploitation de la Liaison Fixe, sans pour autant empêcher l'accomplissement légitime de leur mission, qui est de vérifier le respect des exigences de sécurité conformément aux conditions de délivrance de l'agrément de sécurité aux Concessionnaires et de la certification partie B aux entreprises ferroviaires.

8. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires informent, à sa demande, la Commission intergouvernementale de toute question relative à la sécurité. En outre, ils et elles signalent immédiatement à la Commission intergouvernementale :

- i. les accidents graves survenus sur le système ferroviaire,
- ii. tout autre accident ou incident relevant des catégories précisées et notifiées par la Commission intergouvernementale.

9. Les Concessionnaires et toute entreprise ferroviaire utilisant la Section commune communiquent, à sa demande, à la Commission intergouvernementale les informations appropriées sur les incidents significatifs, les incidents potentiellement porteurs de retour d'expérience dans le domaine de la sécurité et les enquêtes qui peuvent être porteuses d'enseignements pour la sécurité du système ferroviaire.

10. La Commission intergouvernementale, pour suivre et évaluer la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables à la Liaison Fixe, et sans préjudice du droit prévu à la Concession de recevoir de la part des Concessionnaires des rapports et informations, collecte les éléments pertinents au moyen des indicateurs de sécurité communs de tout autre indicateur qui pourrait être pertinent pour la Liaison Fixe.

Gestionnaire de l'infrastructure

11. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe.

12. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, les Concessionnaires sont responsables du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celui-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.

13. A cette fin et sans préjudice des responsabilités qui leur incombent en application de la Concession, les Concessionnaires prennent toutes les mesures utiles et notamment ils:

- i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires,
- ii. respectent les exigences spécifiées dans la législation communautaire et nationale et dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
- iii. sont responsables de la conformité de l'exploitation des services de navette pour véhicules routiers avec les exigences applicables à la Section Commune,
- iv. s'assurent que les véhicules utilisés pour réaliser les services de navette pour véhicules routiers sont autorisés à circuler sur la Section Commune,

v. garantissent le bon état des véhicules utilisés pour réaliser leurs activités de services de navette pour véhicules routiers,

vi. veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, y compris les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,

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,

viii. prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité résultant d'un manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées,

ix. saisissent la Commission intergouvernementale de tout manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées et l'informent des mesures conservatoires prises, pour permettre à la Commission intergouvernementale d'apprécier les mesures à prendre et notamment celles visées à l'article 54.

Entreprises ferroviaires

14. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, toute entreprise ferroviaire est responsable de l'exploitation sûre de ses activités sur la Section Commune, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.

15. A cette fin les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles:

i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires ;

ii. respectent les exigences spécifiées dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire ;

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 ;

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.

Rapport annuel sur la sécurité

16. Au plus tard le 30 juin de chaque année, à partir de 2007, les Concessionnaires et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section commune soumettent à la Commission intergouvernementale un rapport annuel sur la sécurité concernant leurs activités dans les limites de la Liaison Fixe réalisées pendant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient notamment :

i. des informations sur la manière dont les Concessionnaires ou l'entreprise ferroviaire réalisent leurs propres objectifs de sécurité,

ii. les résultats des plans de sécurité,

iii. les indicateurs de sécurité communs dans la mesure où ces indicateurs de sécurité sont pertinents pour leur organisation,

iv. les résultats des audits de sécurité internes,

v. des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure de la Liaison Fixe qui peuvent présenter un intérêt pour la Commission intergouvernementale,

Règles de sécurité unifiées

17. La Commission intergouvernementale veille à ce que les règles de sécurité unifiées contraignantes soient publiées en langue française et en langue anglaise et portées à la connaissance des Concessionnaires, des gestionnaires d'infrastructure adjacents, des entreprises ferroviaires, des demandeurs d'autorisation concernant des véhicules, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.

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.

19. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des spécificités du système ferroviaire, à apporter toute modification nécessaire aux règles de sécurité unifiées, compte tenu de l'adoption et de la révision de méthodes de sécurité communes et pour atteindre au moins les objectifs de sécurité communs en conformité avec le calendrier de mise en œuvre de ces objectifs de sécurité communs.

20. La Commission intergouvernementale informe le gouvernement de la République Française et le gouvernement du Royaume-Uni de toute nécessité de notifier à la Commission Européenne une modification aux règles de sécurité unifiées existantes ou une nouvelle règle de sécurité unifiée sauf si les amendements et propositions concernent exclusivement la mise en œuvre d'une spécification technique d'interopérabilité.

21. Lors de la mise au point des règles de sécurité unifiées la Commission intergouvernementale consulte toutes les parties concernées et intéressées.

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

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

22. Les Concessionnaires établissent et mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui démontre leur capacité à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité.

23. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires satisfait aux exigences et contient les éléments énoncés dans les règles de sécurité unifiées et l'annexe 1 au présent règlement adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques des activités exercées avec pour objectif d'assurer un régime unifié de sécurité pour la Liaison Fixe et dans les conditions fixées par la Commission intergouvernementale. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités de tiers.

24. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets sur les opérations de sécurité des activités des différentes entreprises ferroviaires sur la Section Commune et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI applicables, aux règles nationales pertinentes, aux règles de sécurité unifiées et aux conditions fixées dans leur certification Partie B. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune.

25. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires contient les dispositions nécessaires pour maîtriser les risques relatifs à l'introduction d'un élément nouveau dans le système ferroviaire ou à la modification d'un élément existant du dit système ferroviaire.

26. Les entreprises ferroviaires doivent apporter la preuve à la CIG, de l'acceptation d'un système de gestion de la sécurité par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu.

Agrément de sécurité des Concessionnaires

27. Les Concessionnaires ne peuvent gérer et exploiter la Liaison Fixe que s'ils sont en possession d'un agrément de sécurité délivré, à cet effet, par la Commission intergouvernementale.

28. L'agrément de sécurité confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale :

(a) du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires,

(b) des dispositions prises par les Concessionnaires pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation.

29. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de l'agrément de sécurité, sa durée, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement, de sa suspension et de son retrait.

30. La durée de validité d'un agrément de sécurité est d'au plus 5 ans et est clairement indiquée sur l'agrément de sécurité.

31. Les Concessionnaires doivent formuler une demande de renouvellement de leur agrément de sécurité, au moins quatre mois avant son expiration.

32. [Non utilisé]

33. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les demandes d'agrément de sécurité et tous les documents qui les accompagnent doivent être produits en langue française et en langue anglaise.

34. (a) Les Concessionnaires informent sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie, du véhicule ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien, et proposent les amendements appropriés de leur agrément de sécurité.

(b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, les Concessionnaires s'assurent que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront.

(c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande d'agrément de sécurité.

(d) La durée de validité de l'agrément de sécurité n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions, sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de l'agrément de sécurité.

35. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

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.

37. La Commission intergouvernementale notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des Concessionnaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

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 des véhicules des Concessionnaires à l'extérieur de la Liaison fixe.

Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires,

39. Pour utiliser la Section Commune, une entreprise ferroviaire doit posséder un certificat de sécurité comprenant :

- i.) Une certification partie A ;
- ii.) Une certification partie B délivrée par la Commission intergouvernementale.

40. Une certification partie B ne peut être accordée que pour des activités de transport ferroviaire qui sont équivalentes à celles précisées dans la certification partie A détenue par l'entreprise ferroviaire.

41. La durée de validité de la certification partie B est d'au plus 5 ans et est clairement mentionnée dans le document. Dans tous les cas, la validité de la certification partie B prend fin lorsque cesse la validité de la certification partie A.

42. La demande d'une entreprise ferroviaire pour une certification partie B doit comprendre :

- i. la preuve qu'elle est en possession d'une certification partie A confirmant l'acceptation de son SGS,
- ii. la justification des mesures prises pour satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires à une utilisation sûre de la Section Commune. Ces justifications comprennent des documentations sur :
 - a) les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles de sécurité unifiées et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité,
 - b) les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI, des règles de sécurité unifiées ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié,
 - c) les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles de sécurité unifiées et ont été dûment certifiés.
 - d) La formation et la certification des conducteurs de train et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité portant sur la connaissance des STI, des règles de sécurité unifiées et des procédures à suivre en cas d'urgence particulières au tunnel sous la Manche.

43. Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et aux autres dispositions de la directive 2008/57/CE.

44. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les documentations soumises en appui d'une demande de certification partie B doivent être produites en langue française et en langue anglaise.

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.

46. Les entreprises ferroviaires doivent, à la demande, communiquer aux Concessionnaires leur certification partie B.

47. [Non utilisé]

48. [Non utilisé]

49. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de certification partie B, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement et de son retrait.

50. Le titulaire d'une certification partie B doit formuler une demande de renouvellement de sa certification partie B, au moins quatre mois avant son expiration.

51. Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toutes les modifications importantes des conditions de sa certification partie A, et il l'informe en outre lorsque l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou l'acquisition de nouveaux types de véhicule sont proposés.

52. (a) Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle du type ou de la portée de ses activités ou de toute proposition de modification découlant de l'article 51 qui nécessiterait une modification de son certificat de sécurité et lui propose les amendements appropriés de sa certification partie B.

(b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, le détenteur d'une certification partie B s'assure que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront.

(c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande de certification partie B. La durée de validité de la certification partie B n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de la certification partie B.

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.

54. Si la Commission intergouvernementale constate que le titulaire d'une certification partie B qu'elle a délivrée ne remplit plus les conditions requises, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle, en donnant au titulaire de la certification la possibilité de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer la certification partie B, en motivant sa décision. La Commission intergouvernementale informe immédiatement de sa décision l'autorité de sécurité qui a accordé la certification partie A et les Concessionnaires.

55. La Commission intergouvernementale retire à son titulaire la certification partie B accordée, si celle-ci n'est pas utilisée selon l'usage prévu dans l'année qui suit sa délivrance.

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

55bis. 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 14bis, 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.

Titre 4

Dispositions spécifiques à la formation des conducteurs de trains et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité

Accès aux services de formation

56. Un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire à l'obtention d'une certification Partie B conformément aux exigences de l'article 42.ii.d est fourni par les Concessionnaires, par les entreprises ferroviaires, ou par des services de formation appropriés, aux conducteurs de trains et au personnel de toute entreprise ferroviaire s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.

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'examens 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.

58. Les formations et, le cas échéant, la délivrance des certificats requis pour une certification Partie B doivent respecter les exigences de sécurité définies dans les STI ou dans les règles de sécurité unifiées.

59. Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou par les seuls Concessionnaires, les prestations correspondantes sont mises à la disposition de toute entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, proportionné au coût du service rendu et pouvant inclure une marge bénéficiaire.

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.

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 5bis, 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.

Titre 6

Enquêtes sur les accidents et les incidents

67. Les enquêtes sur les accidents graves et sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité et survenant dans les limites de la Liaison Fixe sont effectuées par les organismes d'enquête, indépendants fonctionnellement de la Commission intergouvernementale.

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.

69. La Commission intergouvernementale, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires peuvent saisir les organismes d'enquête d'une demande d'enquête. Les organismes d'enquête, lorsqu'ils prennent en considération de telles demandes, agissent en vertu des dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que des arrangements de coopération réciproque passés entre eux.

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.

71. La Commission intergouvernementale prend les mesures nécessaires pour que les recommandations des organismes d'enquêtes concernant la Liaison Fixe soient dûment prises en considération par les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires et le cas échéant mises en œuvre.

72. La Commission intergouvernementale fait rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête concerné sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite des recommandations adressées par celui-ci.

Titre 7
Dispositions transitoires et diverses

Dispositions transitoires relatives à l'Agrément de sécurité et à la Certification Partie B

73. (a) 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.

(b) [Non utilisé]

74. (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.

(b) [Non utilisé].

Dispositions diverses

75. [Non utilisé]

76. Les décisions de la Commission intergouvernementale prises en vertu des règlements bi-nationaux établis conformément aux dispositions de l'article 10(3) (e) du Traité peuvent faire l'objet d'un recours devant l'une ou l'autre des juridictions française ou britannique dans les conditions prévues par le droit national applicable à ces juridictions. La saisine d'une juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.

77. Le présent règlement entrera en vigueur à la date de la dernière notification, par chaque Gouvernement, de l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui les concerne.

Fait 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

Le chef de la délégation britannique,
à la Commission intergouvernementale

Annexe 1

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Éléments essentiels du système de gestion de la sécurité

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

- a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;
- b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;
- c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:
 - dans les STI,
 - ou
 - dans les règles de sécurité unifiées mentionnées à l'Article 1 xxi,
 - ou
 - dans d'autres règles pertinentes,
 - ou
 - dans les décisions de l'autorité,
 - ou lorsque nécessaire pour atteindre les objectifs de sécurité communs ou le respect des méthodes de sécurité communes lorsqu'ils auront été adoptés.
- et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;
- d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;
- e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;
- f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;
- g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité;
- h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;
- i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;
- j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Annexe 2

[Non utilisé]

ANNEXE 2

SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE - GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE (GI)
RÈGLEMENT (UE) N° 1169/2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire
Note: l'agrément couvre aussi l'exploitation des trains navettes, des locomotives de secours et des trains de travaux appartenant au gestionnaire d'infrastructure. En ce qui concerne cette exploitation, on pourra se référer aussi à l'annexe 3 pour les critères d'évaluation appropriés.

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
A	MESURES DE MAÎTRISE DE TOUS LES RISQUES LIÉS À L'ACTIVITÉ DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE	<p>A.1 Il existe des procédures pour détecter les risques liés à l'exploitation ferroviaire, notamment ceux résultant directement des tâches, de la conception du poste de travail ou de la charge de travail ainsi que des activités d'autres organisations ou personnes.</p> <p>A.2 Il existe des procédures pour élaborer et instaurer des mesures de maîtrise des risques.</p> <p>A.3 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques et pour y apporter des changements si nécessaire.</p> <p>A.4 Il existe des procédures pour identifier, le cas échéant, les besoins de coopération avec d'autres entités (telles que des entreprises ferroviaires, le constructeur, le fournisseur de services d'entretien, l'entité chargée de l'entretien, le détenteur de véhicules ferroviaires, le prestataire de services ou l'entité adjudicatrice) dans des domaines où leurs interfaces partagées sont susceptibles d'affecter la mise en oeuvre de mesures appropriées de maîtrise des risques conformément à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE.</p> <p>A.5 Il existe des procédures définissant des modalités concertées de documentation et de communication avec les entités compétentes, et notamment les rôles et les responsabilités de chaque organisation participante et les spécifications relatives aux échanges d'information.</p> <p>A.6 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité de ces dispositions et pour y apporter des changements si nécessaire.</p>
B	MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS À LA FOURNITURE DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE MATÉRIEL	<p>B.1 Il existe des procédures pour déduire des données en matière de sécurité les exigences, normes et processus à appliquer en matière de maintenance.</p> <p>B.2 Il existe des procédures pour adapter la fréquence de l'entretien au type et à l'ampleur du service assuré.</p> <p>B.3 Il existe des procédures pour garantir que la responsabilité de l'entretien est clairement définie, pour</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
		<p>déterminer les compétences requises par les postes d'entretien et pour attribuer les niveaux de responsabilité appropriés.</p> <p>B.4 Il existe des procédures pour recueillir des informations sur les dysfonctionnements et anomalies résultant de l'exploitation quotidienne et pour les notifier aux responsables de l'entretien.</p> <p>B.5 Il existe des procédures pour détecter et notifier aux parties intéressées les risques résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements, tout au long du cycle de vie.</p> <p>B.6 Il existe des procédures pour vérifier et contrôler les performances et les résultats de l'entretien afin qu'ils soient conformes aux normes d'entreprise.</p>
C	MAÎTRISE DES RISQUES LIÉS AU RECOURS À DES CONTRACTANTS ET CONTRÔLE DES FOURNISSEURS	<p>C.1 Il existe des procédures pour vérifier les compétences des contractants (y compris des sous-traitants) et des fournisseurs.</p> <p>C.2 Il existe des procédures pour vérifier et contrôler les performances et résultats en matière de sécurité de tous les services et produits fournis par le contractant ou le fournisseur afin de garantir qu'ils répondent aux exigences figurant dans le contrat.</p> <p>C.3 Les responsabilités et les tâches relatives aux questions de sécurité ferroviaire sont clairement définies, bien connues et clairement réparties entre les co-contractants et toutes les autres parties intéressées.</p> <p>C.4 Il existe des procédures pour garantir la traçabilité des documents et contrats relatifs à la sécurité.</p> <p>C.5 Il existe des procédures pour garantir que les tâches relatives à la sécurité, y compris l'échange d'informations en la matière, sont effectuées par les contractants ou le fournisseur conformément aux exigences figurant dans le contrat.</p>
D	RISQUES RÉSULTANT DES ACTIVITÉS D'AUTRES PARTIES EXTÉRIEURES AU SYSTÈME FERROVIAIRE	<p>D.1 Il existe des procédures pour détecter, si nécessaire et raisonnable, les risques potentiels résultant de parties extérieures au système ferroviaire.</p> <p>D.2 Il existe des procédures d'instauration de mesures de contrôle visant à réduire les risques détectés conformément au point D.1, dans la limite des responsabilités du demandeur.</p> <p>D.3 Il existe des procédures pour contrôler l'efficacité des mesures visées au point D.2 et pour y apporter des changements si nécessaire.</p>
E	DOCUMENTATION DU SYSTÈME DE GESTION	<p>E.1 Il existe une description de l'activité qui donne une idée claire de son type, de son ampleur et des risques qu'elle comporte.</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	DE LA SÉCURITÉ	<p>E.2 Il existe une description de la structure du système de gestion de la sécurité, y compris de la répartition des rôles et des responsabilités.</p> <p>E.3 Il existe une description des procédures relatives au système de gestion de la sécurité, exigées par l'article 9 et l'annexe III de la directive 2004/49/CE, correspondant au type et à l'ampleur des services assurés.</p> <p>E.4 Les processus et tâches critiques pour la sécurité qui concernent le type d'activité ou de service sont énumérés et brièvement décrits.</p>
F	RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS	<p>F.1 Il existe une description de la façon dont la coordination des activités relatives au système de gestion de la sécurité est assurée au sein de l'organisation, sur la base de connaissances avérées et de l'attribution de la responsabilité principale au niveau de la direction.</p> <p>F.2 Il existe des procédures pour garantir que le personnel auquel des responsabilités sont déléguées au sein de l'organisation a l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir sa tâche.</p> <p>F.3 Les domaines de responsabilité concernant la sécurité et la répartition des responsabilités entre les fonctions spécifiques qui y sont associées, ainsi que leurs interfaces, sont clairement définis.</p> <p>F.4 Il existe une procédure pour garantir que les tâches relatives à la sécurité sont clairement définies et déléguées à des membres du personnel dotés des compétences requises.</p>
G	ASSURER LE CONTRÔLE PAR LA DIRECTION AUX DIFFÉRENTS NIVEAUX	<p>G.1 Il existe une description, pour chaque processus relatif à la sécurité, de la façon dont les responsabilités sont attribuées au sein de l'organisation.</p> <p>G.2 Une procédure de contrôle régulier de l'exécution des tâches est appliquée par la hiérarchie, qui est tenue d'intervenir si les tâches ne sont pas correctement exécutées.</p> <p>G.3 Il existe des procédures pour déterminer et gérer l'impact d'autres activités de gestion sur le système de gestion de la sécurité.</p> <p>G.4 Il existe des procédures permettant de rendre ceux qui participent à la gestion de la sécurité responsables de leurs performances.</p> <p>G.5 Il existe des procédures d'allocation de ressources à la réalisation des tâches relevant du système de gestion de la sécurité.</p>
H	PARTICIPATION DU PERSONNEL ET DE SES	<p>H.1 Il existe des procédures pour faire en sorte que le personnel et ses représentants soient dûment représentés et consultés pour ce qui est de définir, proposer, réexaminer et développer les aspects relatifs</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	REPRÉSENTANTS À TOUS LES NIVEAUX	à la sécurité des procédures d'exploitation qui peuvent impliquer le personnel. H.2 La participation du personnel et les dispositions relatives à la consultation du personnel sont étayées par des documents.
I	ASSURER L'AMÉLIORATION CONSTANTE	Il existe des procédures pour assurer, lorsque cela est raisonnablement faisable, l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité; il s'agit notamment de: a) procédures pour réexaminer périodiquement le système de gestion de la sécurité, si cela s'avère nécessaire; b) procédures pour décrire les dispositions prises en matière de contrôle et d'analyse des données pertinentes en matière de sécurité; c) procédures pour décrire comment il est remédié aux insuffisances recensées; d) procédures pour décrire la mise en oeuvre de nouvelles règles de gestion de la sécurité fondées sur le développement et l'expérience acquise; e) procédures pour décrire comment les conclusions des audits internes sont utilisées pour améliorer le système de gestion de la sécurité.
J	POLITIQUE DE SÉCURITÉ APPROUVÉE PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION ET COMMUNIQUÉE À L'ENSEMBLE DU PERSONNEL	Il existe un document décrivant la politique de sécurité de l'organisation. Ce document est: a) communiqué à tout le personnel et mis à sa disposition, par exemple sur l'intranet de l'organisation; b) adapté au type et à l'ampleur du service; c) approuvé par le directeur général de l'organisation.
K	OBJECTIFS QUALITATIFS ET QUANTITATIFS DE L'ORGANISATION EN MATIÈRE D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ, ET PLANS ET PROCÉDURES	K.1 Il existe des procédures pour déterminer des objectifs de sécurité pertinents, conformes au cadre juridique, et il existe un document décrivant ces objectifs. K.2 Il existe des procédures pour déterminer des objectifs de sécurité pertinents, conformes au type et à l'ampleur des activités ferroviaires concernées et aux risques correspondants. K.3 Il existe des procédures pour évaluer régulièrement les performances de sécurité globales par rapport aux objectifs de sécurité de l'organisation et à ceux fixés au niveau de l'État membre. K.4 Il existe des procédures pour contrôler et réexaminer régulièrement les dispositions prises en matière

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	DESTINÉS À ATTEINDRE CES OBJECTIFS	<p>d'exploitation:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en recueillant les données de sécurité pertinentes afin de déterminer les tendances en matière de performances de sécurité et d'évaluer le respect des objectifs; b) en interprétant les données pertinentes et en apportant les changements nécessaires. <p>K.5 Des procédures ont été mises en place par le gestionnaire de l'infrastructure pour élaborer des plans et des procédures lui permettant d'atteindre ses objectifs.</p>
L	PROCÉDURES VISANT À SATISFAIRE AUX NORMES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES EXISTANTES, NOUVELLES ET MODIFIÉES, OU À D'AUTRES PRESCRIPTIONS DÉFINIES	<p>L.1. En ce qui concerne les exigences de sécurité correspondant au type et à l'ampleur de l'activité, il existe des procédures pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) définir ces exigences et actualiser les procédures correspondantes afin de refléter les changements qui y sont apportés (procédure de gestion des modifications); b) les mettre en oeuvre; c) contrôler qu'elles sont satisfaites; d) prendre des mesures en cas de non-conformité. <p>L.2 Il existe des procédures visant à garantir que le personnel, les procédures, les documents, l'équipement et le matériel roulant adéquats sont utilisés aux fins prévues.</p> <p>L.3 Le système de gestion de la sécurité comporte des procédures visant à garantir que l'entretien est effectué conformément aux exigences applicables.</p>
M	PROCÉDURES ET MÉTHODES D'ÉVALUATION DES RISQUES ET DE MISE EN OEUVRE DES MESURES DE MAÎTRISE DES RISQUES CHAQUE FOIS QU'UN CHANGEMENT DES CONDITIONS D'EXPLOITATION OU L'INTRODUCTION DE	<p>M.1 Il existe des procédures de gestion des changements touchant à l'équipement, aux procédures, à l'organisation, au personnel ou aux interfaces.</p> <p>M.2 Il existe des procédures d'évaluation des risques pour gérer les changements et appliquer la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée au règlement (CE) n o 352/2009 de la Commission (3), en cas de besoin.</p> <p>M.3 Il existe des procédures pour exploiter les résultats de l'évaluation des risques dans le cadre d'autres processus internes de l'organisation et pour les porter à la connaissance du personnel concerné.</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	NOUVEAU MATÉRIEL ENTRAÎNE DE NOUVEAUX RISQUES POUR L'INFRASTRUCTURE OU L'EXPLOITATION	
N	ISE EN PLACE DE PROGRAMMES DE FORMATION DU PERSONNEL ET DE SYSTÈMES PERMETTANT DE VEILLER À CE QUE SES COMPÉTENCES SOIENT ENTRETENUES ET D'ASSURER UNE EXÉCUTION DES TÂCHES EN CONSÉQUENCE	<p>N.1 Il existe un système de gestion des compétences qui comprend au moins:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le recensement des connaissances et des compétences requises pour les tâches relevant de la sécurité; b) des principes de sélection (formation de base, aptitudes mentales et physiques requises); c) une formation initiale et une certification des compétences et aptitudes acquises; d) une formation continue et une actualisation régulière des connaissances et des aptitudes acquises; e) le cas échéant, une vérification périodique des compétences; f) des mesures spéciales en cas d'accident, d'incident ou d'absence de longue durée, si cela s'avère nécessaire ou opportun; g) l'organisation d'une formation spécifique au système de gestion de la sécurité pour le personnel directement chargé d'en assurer le fonctionnement. <p>N.2 Le système de gestion des compétences prévoit des procédures pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) recenser les postes comportant des tâches relevant de la sécurité; b) recenser les postes impliquant la responsabilité d'adopter des décisions opérationnelles dans le cadre du système de gestion de la sécurité; c) garantir que le personnel est doté des connaissances, des compétences et des aptitudes (y compris médicales et psychologiques) requises par ses tâches et qu'elles sont régulièrement remises à niveau ou actualisées; d) affecter à l'exécution des tâches du personnel possédant les compétences appropriées; e) contrôler l'exécution des tâches et prendre des mesures correctives si nécessaire.

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
O	DISPOSITIONS GARANTISSANT UNE INFORMATION SUFFISANTE AU SEIN DE L'ORGANISATION ET, LE CAS ÉCHÉANT, ENTRE LES ORGANISATIONS OPÉRANT SUR LA MÊME INFRASTRUCTURE	<p>O.1 Il existe des procédures pour garantir que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le personnel connaît et comprend le système de gestion de la sécurité et que l'information est facilement accessible; et b) une documentation appropriée sur le système de gestion de la sécurité est distribuée au personnel de sécurité concerné. <p>O.2 Il existe des procédures pour garantir que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les principales informations opérationnelles sont pertinentes et valables; b) le personnel a connaissance de leur existence avant qu'elles ne soient appliquées; c) elles sont mises à la disposition des membres du personnel, et un exemplaire leur en est remis officiellement si nécessaire. <p>O.3 Des dispositions ont été prises pour le partage d'informations entre le gestionnaire de l'infrastructure et les autres entreprises ferroviaires.</p>
P	PROCEDURES ET FORMATS POUR LA DOCUMENTATION DES INFORMATIONS SUR LA SECURITE ET DETERMINATION D'UNE PROCEDURE DE CONTROLE DE LA CONFIGURATION DES INFORMATIONS VITALES EN MATIERE DE SECURITE	<p>P.1 Il existe des procédures pour garantir que toutes les informations pertinentes en matière de sécurité sont exactes, complètes, cohérentes, faciles à comprendre, correctement actualisées et dûment étayées par des documents.</p> <p>P.2 Il existe des procédures pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) formater, produire, diffuser et gérer les modifications apportées à tout document relatif à la sécurité; b) recevoir, recueillir et stocker tous les documents/informations pertinents, sur papier ou au moyen d'autres systèmes d'enregistrement. <p>P.3 Il existe une procédure de contrôle de la configuration des informations vitales pour la sécurité.</p>
Q	PROCEDURES GARANTISSANT QUE LES ACCIDENTS OU INCIDENTS SURVENUS	<p>Q.1 Il existe des procédures pour garantir que les accidents ou incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sont signalés et enregistrés, font l'objet d'une enquête et sont analysés;

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	OU EVITES DE JUSTESSE ET LES AUTRES EVENEMENTS DANGEREUX SONT SIGNALES, EXAMINES ET ANALYSES ET QUE LES MESURES PREVENTIVES NECESSAIRES SONT PRISES	<p>b) sont signalés aux organismes nationaux conformément à la législation applicable.</p> <p>Q.2 Il existe des procédures pour garantir que:</p> <p>a) les recommandations émises par l'autorité nationale de sécurité ou par l'autorité nationale chargée des enquêtes, ou formulées à l'issue d'enquêtes réalisées en interne ou au niveau du secteur, sont évaluées et mises en oeuvre, si cela est opportun ou imposé;</p> <p>b) les rapports ou informations pertinents émanant d'autres entreprises ferroviaires, de gestionnaires de l'infrastructure, d'entités chargées de l'entretien et de détenteurs de véhicules ferroviaires sont examinés et pris en considération.</p> <p>Q.3 Il existe des procédures pour que les informations pertinentes concernant les enquêtes et les causes des accidents ou incidents survenus ou évités de justesse et autres événements dangereux soient mises à profit pour en tirer des enseignements et prendre si nécessaire des mesures préventives.</p>
R	PLANS D'ACTION, D'ALERTE ET D'INFORMATION EN CAS D'URGENCE, ADOPTÉS EN ACCORD AVEC LES AUTORITÉS PUBLIQUES COMPÉTENTES	<p>R.1 Un document répertorie tous les types d'urgence, y compris l'exploitation dégradée, et il existe des procédures pour répertorier les nouveaux types d'urgence.</p> <p>R.2 Il existe des procédures pour garantir que, pour chaque type d'urgence répertorié:</p> <p>a) les services d'urgence peuvent être contactés rapidement;</p> <p>b) les services d'urgence reçoivent toutes les informations pertinentes, aussi bien à l'avance, pour pouvoir préparer leur dispositif d'urgence, qu'au moment même où se déclare l'urgence.</p> <p>R.3 Les rôles et les responsabilités de toutes les parties sont définis et exposés dans un document.</p> <p>R.4 Il existe des plans d'action, d'alerte et d'information, qui comportent:</p> <p>a) des procédures permettant d'alerter tous les membres du personnel chargés de gérer les situations d'urgence;</p> <p>b) des dispositions pour communiquer ces procédures à tous les intéressés, et notamment les instructions aux passagers en cas d'urgence;</p> <p>c) des dispositions pour contacter immédiatement le personnel compétent, afin qu'il puisse prendre toutes les décisions qui s'imposent.</p> <p>R.5 Il existe un document précisant comment les ressources et les moyens ont été affectés et comment les besoins de formation ont été recensés.</p> <p>R.6 Il existe des procédures pour rétablir le plus rapidement possible des conditions d'exploitation</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
		<p>normales.</p> <p>R.7 Il existe des procédures pour tester les plans d'urgence en coopération avec d'autres parties, en vue de former le personnel, de mettre à l'épreuve les procédures, de repérer les points faibles et de vérifier la manière dont sont gérées les situations d'urgence potentielles.</p> <p>R.8 Il existe des procédures pour coordonner les plans d'urgence avec les entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure de l'organisation et avec toute autre infrastructure avec laquelle elle partage une interface.</p> <p>R.9 Des dispositions sont prévues pour interrompre rapidement l'exploitation et le trafic ferroviaire, si nécessaire, et pour informer tous les intéressés des mesures prises.</p>
S	DISPOSITIONS PRÉVOYANT UN AUDIT INTERNE RÉGULIER DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ	<p>S.1 Il existe un système d'audit interne, indépendant et impartial, qui fonctionne dans la transparence.</p> <p>S.2 Il existe un programme d'audits internes planifiés, susceptible d'être révisé en fonction des résultats d'audits précédents et du contrôle des performances.</p> <p>S.3 Il existe des procédures pour recenser et sélectionner des auditeurs possédant les compétences requises.</p> <p>S.4 Il existe des procédures pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) analyser et évaluer les résultats des audits; b) recommander des mesures de suivi; c) contrôler l'efficacité des mesures; d) étayer par des documents l'exécution d'audits et leurs résultats. <p>S.5 Il existe des procédures pour garantir que les résultats des audits sont portés à la connaissance de l'encadrement supérieur, et que celui-ci assume la responsabilité globale de la mise en oeuvre des changements à apporter au système de gestion de la sécurité.</p> <p>S.6 Il existe un document montrant comment les audits sont planifiés par rapport aux dispositions de contrôle de routine pour assurer le respect des procédures et normes internes.</p>
T	SECURITE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AU	<p>T.1 Il existe des procédures pour garantir la sécurité de l'infrastructure du point de vue de la conception comme de l'installation, tout au long de son cycle de vie.</p> <p>T.2 Il existe des procédures qui tiennent compte des changements techniques apportés à l'infrastructure et</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
	NIVEAU DE LA CONCEPTION	<p>de leur gestion.</p> <p>T.3 Il existe des procédures qui montrent que les règles pertinentes pour la conception de l'infrastructure et les éventuelles méthodes nationales en matière de sécurité ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.</p>
U	SECURITE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AU NIVEAU DE L'EXPLOITATION	<p>U.1 Il existe des procédures permettant de garantir que l'infrastructure est gérée et exploitée de manière sûre, compte tenu du nombre, du type et de la taille des exploitants offrant des services sur le réseau, y compris toutes les interactions nécessaires, en fonction de la complexité de l'exploitation.</p> <p>U.2 Il existe des procédures qui montrent comment la sécurité est gérée aux frontières physiques et/ou opérationnelles de l'infrastructure.</p> <p>U.3 Il existe des procédures qui montrent comment la coopération et la coordination sont gérées concrètement, que ce soit dans les situations normales ou dans les cas d'urgence.</p> <p>U.4 Il existe des procédures qui montrent que les règles pertinentes pour l'exploitation et la gestion en toute sécurité des interfaces infrastructure/véhicule ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.</p>
V	FOURNITURE DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE MATÉRIEL	<p>V.1 Il existe des procédures pour garantir que l'entretien de l'infrastructure est effectué de manière sûre, incluant un contrôle de gestion clair ainsi que des audits et inspections étayés par des documents.</p> <p>V.2 Il existe des procédures garantissant que l'entretien de l'infrastructure répond aux besoins spécifiques du réseau.</p> <p>V.3 Il existe des procédures qui montrent que les règles applicables à la fourniture de services d'entretien et de matériel ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.</p>
W	ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU SYSTEME DE CONTROLE DU TRAFIC ET DE SIGNALISATION	<p>W.1 Il existe des procédures garantissant que le système de contrôle du trafic et de signalisation est exploité et entretenu de manière à assurer une exploitation sûre de l'infrastructure ferroviaire.</p> <p>W.2 Il existe des procédures pour se conformer aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées.</p> <p>W.3 Il existe des procédures indiquant comment la sécurité est gérée aux frontières physiques et/ou opérationnelles du système de contrôle du trafic et de signalisation, y compris, le cas échéant, comment la coopération est gérée.</p> <p>W.4 Il existe des procédures qui montrent que les règles de sécurité régissant l'exploitation et l'entretien</p>

Guide d'application du règlement binational sur la sécurité entré en vigueur le 26 mars 2013

	Exigences et Eléments essentiels + motif	Critères d'évaluation
		du système de contrôle du trafic et de signalisation ont été répertoriées par le demandeur et qu'il est en mesure de s'y conformer.

ANNEXE 3

CERTIFICAT DE SECURITE - ENTREPRISES FERROVIAIRES
RÈGLEMENT (UE) N° 1158/2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire
La demande doit inclure une description générale de la nature et l'étendue du service fourni. Il devrait y avoir suffisamment de détails pour donner l'assurance que le type d'opération est équivalent à celui pour lequel une certification partie A est détenue ou a été demandée.

Exigences, éléments essentiels et raison	Critères d'évaluation
A RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU	<p>A.1 Il existe des documents contenant des résultats qui démontrent que les règles spécifiques et les risques spécifiques liés à l'exploitation sur le réseau pour lequel une demande de partie B est soumise ont été examinés, et que l'entreprise ferroviaire peut se conformer aux règles spécifiques au réseau et aux éventuelles exceptions ou dérogations à ces règles.</p> <p>A.2 Les interfaces de réseau avec d'autres parties qui participent à l'exploitation ferroviaire sur le réseau concerné sont indiquées.</p> <p>A.3 Il existe des documents qui montrent la manière dont l'entreprise ferroviaire interagit avec le gestionnaire de l'infrastructure responsable du réseau et avec les autres entreprises ferroviaires actives sur le réseau, et qui détaillent notamment la manière dont les informations sont partagées.</p> <p>A.4 Il existe des documents montrant comment l'entreprise ferroviaire compte gérer les situations d'urgence, notamment en ce qui concerne la coordination avec le gestionnaire de l'infrastructure et les autorités publiques compétentes.</p> <p>A.5 Il existe des documents qui répertorient les éventuelles règles spécifiques d'enquête sur les accidents/incidents, et qui montrent que le demandeur est en mesure de s'y conformer.</p>

Exigences, éléments essentiels et raison	Critères d'évaluation
<p>B RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE DU PERSONNEL</p>	<p>B.1 La documentation démontre que le système de gestion de la sécurité du demandeur comprend un système de gestion des compétences pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) répertorier les catégories de personnel (salariés de l'entreprise ou contractants) qui participent à la fourniture du service et b) mettre à disposition du personnel compétent pour le réseau concerné, particulièrement lorsqu'il s'agit de personnel appelé à effectuer des tâches diversifiées, et assurer sa certification si nécessaire. <p>B.2 La documentation démontre que des dispositions ont été prises pour organiser le travail quotidien du personnel afin de garantir que les tâches relevant de la sécurité sont effectuées, et que le personnel est affecté à des tâches appropriées.</p> <p>B.3 La documentation démontre l'aptitude du demandeur à élaborer des documents pour la formation du personnel concerné et à faire en sorte que ces documents soient précis, actualisés et rédigés dans une langue et avec une terminologie comprises par le personnel qui devra les utiliser.</p>
<p>C RESPECT DES RÈGLES SPÉCIFIQUES AU RÉSEAU EN MATIÈRE DE GESTION DU MATÉRIEL ROULANT</p>	<p>C.1 Les types de matériel roulant à utiliser sur le réseau spécifique, ainsi que le type d'activités à mener, sont clairement indiqués dans la documentation.</p> <p>C.2 La documentation expose la manière dont l'entreprise ferroviaire se conforme aux éventuelles restrictions d'exploitation imposées au type de matériel roulant utilisé sur le réseau.</p> <p>C.3 Les éventuelles exigences d'entretien supplémentaires pour le réseau concerné sont répertoriées dans la documentation et il existe des dispositions appropriées pour l'exécution de cet entretien.</p> <p>C.4 Les éventuelles exigences supplémentaires de gestion des incidents affectant le matériel roulant pour le réseau concerné sont répertoriées dans la documentation et il existe des dispositions appropriées pour cette gestion.</p>

Comité de Sécurité du tunnel sous la Manche

Procédure d'instruction formelle des certifications et agréments de sécurité

Nouvelle approche pour enregistrer les demandes

1. Déterminer clairement à qui les demandes doivent être adressées c'est-à-dire le secrétariat du CS comme indiqué dans le guide d'application publié par la CIG (secrétariat actuellement en activité) ;
2. Lors de la réception, mettre en place un fichier de suivi du processus (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) ;
3. Accuser réception de la demande au GI ou à l'EF (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) et la transmettre à l'autre secrétariat pour assurer que les deux secrétariats ont tous les documents reçus ;
4. Transférer aux évaluateurs ; aux co-présidents du GTTSF, avec copie aux chefs de délégation (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) ;
5. Examen initial par les évaluateurs pour assurer que l'information de base est complète ou sinon demander des informations complémentaires si nécessaire (dans les 14 jours ouvrables suivant la réception) ;
6. Si la demande est reçue d'une EF, après confirmation de la complétude du dossier par les évaluateurs, le secrétariat la transmet au GI pour examen (dans les 3 jours ouvrables suivant l'avis des évaluateurs) en demandant ses observations dans les 20 jours ouvrables ;
7. Les évaluateurs identifient les déficiences majeures et conseillent le GTTSF (dans les 21 jours ouvrables suivant la réception) ;
8. En parallèle avec l'étape précédente, si tous les documents nécessaires ont été reçus, les chefs de délégation conseillent la CIG d'informer la société requérante que le dossier est complet (dans les 21 jours ouvrables de la réception) ;
9. S'il y a des lacunes importantes, demander une nouvelle soumission (dans les 25 jours ouvrables qui suivent la réception) en indiquant quelles sont les pièces exigées et en aviser le demandeur ; aucune décision ne sera prise avant que toutes modifications ou ajouts auront été reçus ;
10. Les évaluateurs terminent l'évaluation principale, y compris la réponse de l'EF/GI et conseillent les co-présidents du GTTSF sur la décision finale (dans les 60 jours ouvrables suivant la réception) ;
11. Les co-présidents du GTTSF examinent la demande, procèdent à un contrôle d'assurance qualité de l'évaluation et conseillent le CS immédiatement sur la décision, en incluant avec ses recommandations, un projet de lettre de couverture et un projet de certificat de sécurité à envoyer à l'EF/GI pour examen par la CIG (dans les 70 jours ouvrables suivant la réception) ;
12. Le CS soumet à la CIG sa proposition de délivrance du certificat ou de l'agrément dans les 75 jours ouvrables suivant la réception
13. La CIG notifie l'EF/GI et délivre le certificat ou l'agrément de sécurité (dans les 80 jours ouvrables suivant la réception) et le notifie à l'EF/GI ;
14. Suite au résultat de l'évaluation, inscrire le nom de la société sur le site web de la CIG, et notifier l'ERA.
15. Clore le dossier avant le délai de 4 mois.

Le processus sera géré bi-nationalement, le secrétariat de la nation présidant lançant et pilotant le processus.

Les délais sont comptés à partir de la demande initiale si le dossier est complet, ou à partir du moment où tous les éléments permettant de compléter le dossier ont été fournis. En cas d'absence de réunion programmée des instances mentionnées (GTTSF, CS, CIG), leurs responsables conviennent de concert des suites à donner, par simple échange de mail ou, si besoin, une réunion exceptionnelle restreinte.

Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche

Procédure formelle de délivrance des certificats et agréments de sécurité

Temps maximum
pour chaque étape

Origine des temps

3 jours ouvrés

14 jours ouvrés

Point A

Point A + 3 jours ouvrés

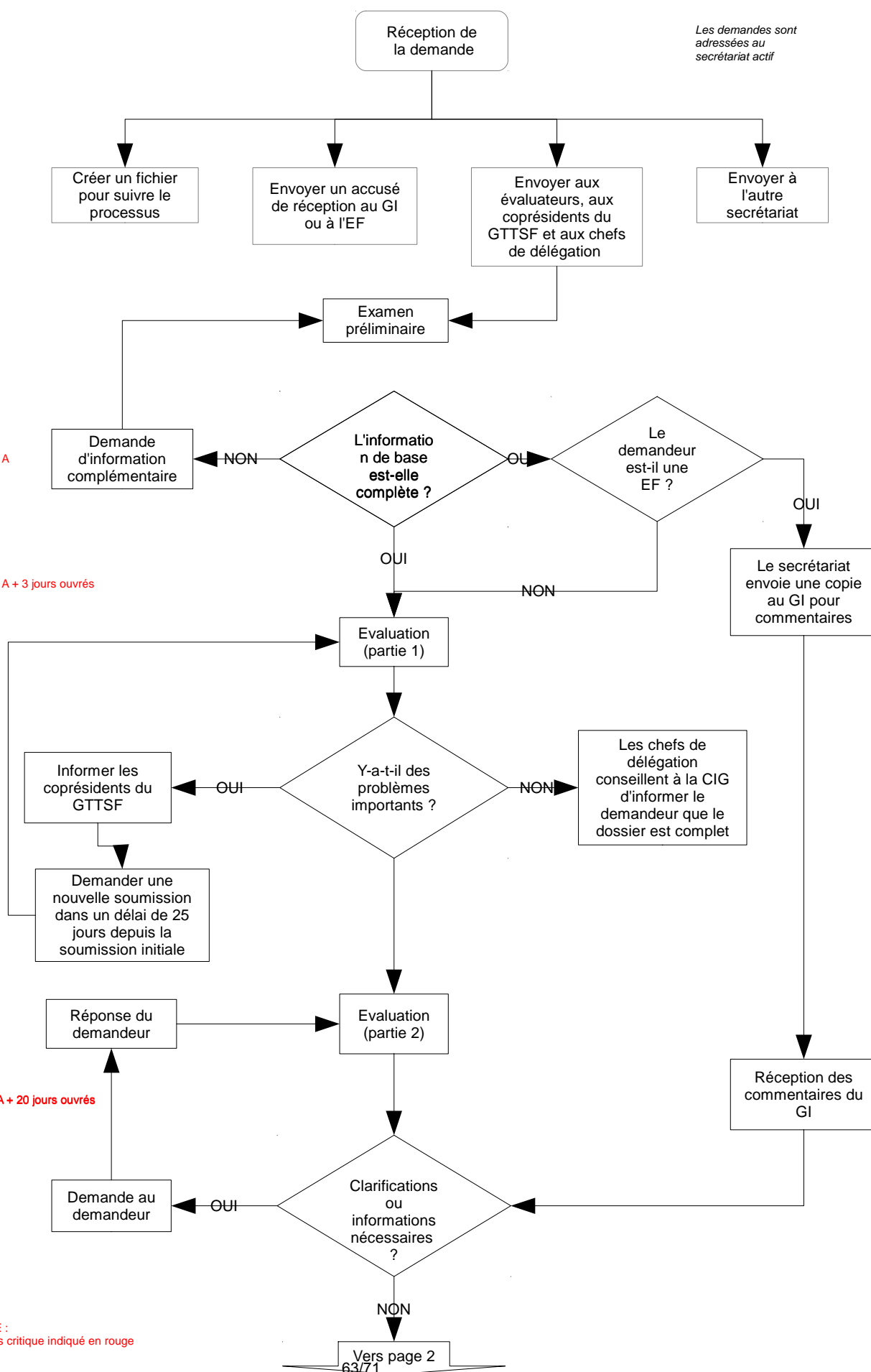
21 jours ouvrés

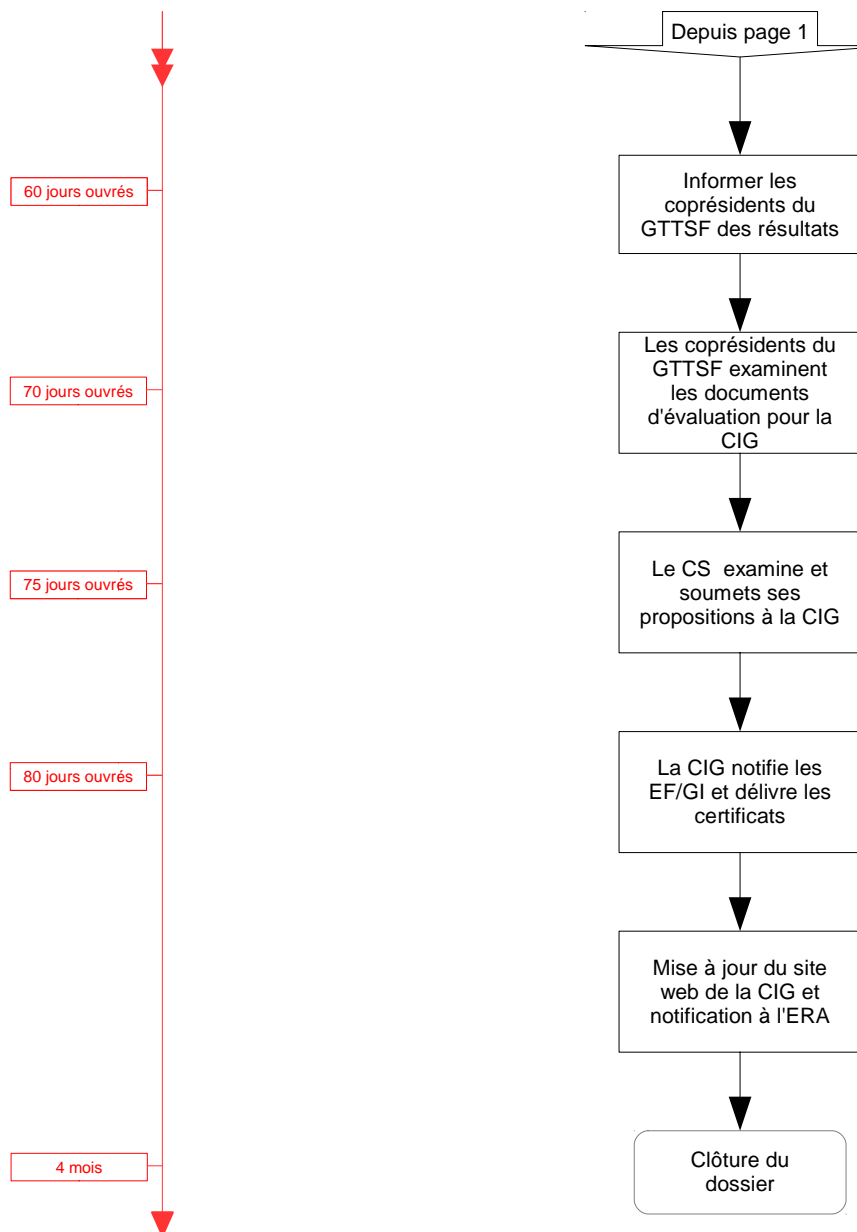
25 jours ouvrés

Point A + 20 jours ouvrés

NOTE :
Temps critique indiqué en rouge

Les demandes sont
adressées au
secrétariat actif





NOTE :
Temps critique indiqué en rouge

APPROUVEE PAR LE COMITE DE SECURITE – 17 juillet 2013

Procédure pour l'autorisation de mise en service de véhicules ou de types de véhicules
(Après transposition de 2008/57/CE)

Dans ce document :

- “Demandeur” signifie l'entreprise ferroviaire, le constructeur ou l'entité adjudicatrice demandant l'autorisation de placer le véhicule (s) en question en service ;
- “Organisme d'évaluation” signifie l'organisme indépendant notifié ou désigné conformément au chapitre 6 de la directive 2008/57 pour évaluer la conformité avec, respectivement, les exigences des STI et ou les règles « nationales » de la Liaison Fixe.
- “Comité de Sécurité (CS)” signifie le Comité de Sécurité, établi comme organisme de conseil expert de la CIG sur les questions de sécurité – y compris pour les demandes d'autorisation de mise en service de véhicules ;
- “Commission intergouvernementale (CIG)” signifie l'autorité de sécurité nationale de la Liaison Fixe, responsable des décisions sur les demandes d'autorisation de mise en service de véhicules pour la Liaison Fixe.

Introduction

Comme cette annexe l'indique clairement, c'est le demandeur qui conduit le processus de mise en service d'un véhicule. Les principales tâches de l'identification des besoins, de la désignation d'un organisme d'évaluation, de l'établissement de la conformité aux STI et aux exigences nationales, du développement du dossier de demande, et de l'immatriculation des véhicules autorisés dans le registre approprié **sont tous sous la responsabilité du demandeur**. La CIG indique que sa participation obligatoire dans ce processus limité dans le temps a lieu seulement à l'étape 7 ci-dessous, mais se félicite de l'engagement précoce des candidats (et de leurs organismes d'évaluation) qui demandent des éclaircissements et des conseils à toutes les autres étapes.

Étape 1. Identifier les règles, les exigences applicables, les conditions d'utilisation et les évaluations.

- Le **demandeur** doit d'abord décider quel type d'autorisation de mise en service est applicable au projet. Le règlement binational ne s'applique qu'à l'autorisation supplémentaire car une première autorisation devra déjà avoir eu lieu dans un autre État Membre.
- Le **demandeur** doit alors consulter les STI applicables, ainsi que le contenu du document de référence des exigences pour les autorisations de véhicules pour le tunnel sous la Manche établi conformément au 2009/965/CE. Ces exigences, qui comprennent également la déclaration des règles de sécurité unifiées, sont publiées sur le site Internet de la CIG.
- Le **demandeur** doit identifier un organisme tiers approprié d'évaluation, préparer un dossier technique et répondre aux exigences applicables en matière de procédures de vérification conformément au chapitre V de la directive 2008/57/CE.

- La **CIG** peut examiner tous les dossiers de cadrage soumis. Le fichier de cadrage devrait décrire l'étendue et de décrire les détails du projet.

Etape 2. Contact préliminaire

- Le **demandeur** est invité à prendre contact avec le CIG, ainsi que l'organisme d'évaluation, de demander des conseils. En particulier, la CIG est heureuse d'aider les demandeurs et les organismes d'évaluation qui ont de la difficulté à obtenir et à comprendre les exigences spécifiques "nationales" de la Liaison Fixe au cours de la phase 1.
- Le **demandeur** doit demander l'accès à la liaison fixe au gestionnaire de l'infrastructure pour effectuer les essais en voie lorsque ceux-ci sont nécessaires.
- La **CIG** peut prendre des mesures avec le gestionnaire de l'infrastructure pour assurer que les tests peuvent être effectués dans un délai de trois mois après qu'ils soient demandés.
- Le **demandeur** est invité à présenter un dossier technique de contact préliminaire à la CIG compilé par les organismes d'évaluation notifiés, désignés.

Etape 3. Evaluation

- L'**organisme d'évaluation** doit effectuer ses évaluations selon les STI applicables, les règles «nationales» pour la Liaison Fixe et la MSC pour l'évaluation et l'appréciation des risques (reg n°352/2009), le cas échéant, y compris l'intégration en toute sécurité.
- A partir de cela il doit fournir dans le dossier technique les certificats correspondants de vérification de la conformité aux exigences.

Etape 4. Corrections des non-conformités aux règles nationales

(Cette étape n'est pas pertinente pour les autorisations de type)

S'il ya des difficultés à se conformer aux règles nationales alors il y a deux solutions pour le demandeur :

- Le demandeur peut modifier la conception du véhicule (y compris les changements de logiciels).
- Le demandeur peut alternativement évaluer si les conditions possibles d'utilisation et / ou d'autres restrictions pourraient être imposées pour permettre une conception non conforme à opérer en conformité avec les exigences essentielles. Cette possibilité doit ensuite être évaluée par l'organisme d'évaluation.

Étape 5. Etablissement des certificats et déclarations de vérification

- Lorsque la vérification et l'évaluation des résultats est acceptable les organismes d'évaluation doivent compiler (le cas échéant) les certificats CE concernés, les certificats de règles nationales et les rapports de MSC.
- Pour les autorisations, sauf en ce qui concerne les autorisations de type, le candidat est chargé d'assurer que les déclarations de conformité aux règles CE et/ou nationales sont obtenues.
- En ce qui concerne les autorisations de type, le demandeur doit seulement obtenir la déclaration de conformité au type.

Étape 6. Constitution du dossier d'autorisation et présentation de la demande

- Pour une autorisation supplémentaire, le demandeur doit s'assurer qu'il soumet avec la demande d'autorisation :
 - le dossier d'autorisation précédent et les enregistrements des opérations de maintenance et de modifications techniques
 - le dossier technique lié aux exigences «nationales» de la Liaison Fixe
 - le rapport de l'organe d'évaluation sur la MSC
- Il est recommandé à ce stade au demandeur de présenter un projet de dossier à la CIG.
- Lors de la réception d'un projet de dossier d'autorisation, la CIG peut faire des commentaires sur le dossier et le renvoyer au demandeur pour modification. La CIG a pour objectif de le faire dans les 30 jours ouvrables suivant la réception d'un projet de dossier, soit par écrit, soit lors d'une réunion avec le demandeur, ou les deux.
- Le demandeur, après avoir tenu compte des commentaires de la CIG, peut soumettre la demande officielle d'autorisation pour la CIG.

Étape 7. Le traitement de la demande d'autorisation.

- Les délais de cette étape sont donnés en jours ouvrables. Dans le cas où un délai tombe un week-end ou un jour férié au Royaume-Uni ou en France, le délai est supposé être le jour ouvrable suivant.
- La CIG doit examiner et décider les demandes d'autorisation supplémentaire sur les conseils du Comité de Sécurité (CS). Note : lors de l'étude d'une autorisation,, la CIG ne peut exiger d'analyses de risques ou tests que relatifs à la conformité avec les exigences «nationales» de la Liaison Fixe (classées comme "B" ou "C" dans le document de référence).
- Le délai court lorsque les demandes ont été soumises en français et en anglais au Secrétariat du Comité de Sécurité (coordonnées à la page 12 du guide). La présidence du Comité de Sécurité tourne sur une base annuelle entre le Royaume-Uni et la France. Le Secrétariat du Président du Comité de Sécurité coordonnera le processus d'autorisation.
- Lors de la réception, le Secrétariat met en place un fichier de suivi du processus (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) ;
- Le Secrétariat accuse réception de la demande au demandeur (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) et copie à l'autre secrétariat pour s'assurer que les deux secrétariats ont tous les documents reçus ;
- La demande sera transmise aux évaluateurs du CS, aux coprésidents du groupe de travail transport et sécurité ferroviaires (GTTSF) et aux chefs de délégation (dans les 3 jours ouvrables suivant la réception) ;
- Un examen initial sera effectué par les évaluateurs pour s'assurer que l'information de base est complète et identifier la nécessité d'information complémentaire, d'analyses de risque ou tests qui peuvent être nécessaires (dans les 14 jours ouvrables suivant la réception) ;
- Si tous les documents pertinents ont été reçus, les chefs de délégation conseillent à la la CIG d'informer la société requérante que le dossier est complet (dans les 21 jours suivant la réception) ;
- Les évaluateurs identifient les déficiences majeures et conseillent le GTTSF (dans les 21 jours ouvrables suivant la réception) ;

- Si des lacunes importantes existent, la CIG (dans les 25 jours suivant la réception) demandera une nouvelle soumission et informera le demandeur qu'une décision sera prise dans les deux mois suivant la réception des modifications ou des ajouts
- Les évaluateurs mèneront à terme l'évaluation de la demande et conseilleront les coprésidents du GTTSF sur la décision finale (dans les 60 jours ouvrables suivant la réception ou dans les 20 jours ouvrables suivant la réception de toute information additionnelle, des analyses de risques ou des résultats d'essais) ;
- Les coprésidents du GTTSF examineront le rapport, procéderont à une vérification de l'assurance de la qualité de l'évaluation et conseilleront le CS immédiatement sur le projet décision, en donnant leurs recommandations, avec un projet de lettre d'accompagnement, y compris (le cas échéant) soit un projet de certificat d'autorisation ou un refus motivé à envoyer au demandeur pour l'examen par la CIG (dans les 10 jours ouvrables suivant la recommandation assesseurs) ;
- La CIG délivrera le certificat d'autorisation et le notifiera au demandeur (dans les 10 jours ouvrables suivant la recommandation du CS) ;
- Dans les deux jours ouvrables suivant la décision de la CIG de délivrer un certificat d'autorisation, le Secrétariat va entrer sur le site de la CIG le nom du requérant et le véhicule autorisé et mettra à jour la base de données de l'ERA des types de véhicules autorisés, et
- Fermeture du dossier avant la date limite de quatre mois.
- Dans le cas d'autorisations supplémentaires, si une lettre de la CIG de rendre sa décision d'accorder ou de refuser l'autorisation n'est pas fournie au demandeur dans le délai légal de l'UE (c'est à dire dans les quatre mois suivant la demande ou dans les deux mois suivant la présentation de toute information supplémentaire demandée, analyses de risque ou résultats de tests), le véhicule est réputé être autorisé.

Etape 8. La documentation finale et autorisation

- Pour les autorisations, sauf en ce qui concerne les autorisations de type, la CIG doit fournir l'autorisation de mise en service et l'autorisation de type de véhicule au demandeur.
- Le demandeur doit inscrire l'autorisation sur le registre national des véhicules du Royaume-Uni ou de la France, ou mettre à jour l'enregistrement du véhicule dans ce registre en conséquence.
- Pour obtenir une autorisation de type supplémentaire, le demandeur doit présenter à la CIG les paramètres établis à l'annexe II de la décision 2011/665/UE pour les données devant être enregistrées dans ERATV.
- La CIG doit informer l'ERA sur la délivrance de l'autorisation pour le type de véhicules, pour que les informations relatives à l'autorisation de type de véhicule soient enregistrées dans ERATV.
- Pour les autorisations tacites, le **demandeur** doit informer l'ERA de cette autorisation. L'ERA informe la CIG de l'autorisation tacite et demande les détails de type pour ERATV.

2 mai 2013

Annexe 5

ENQUÊTES INDÉPENDANTES SUR LES ACCIDENTS

5.1) Les organismes français et britanniques d'enquête sur les accidents sont :

En France : le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)

Adresse : Tour Voltaire

92055 La Défense Cedex, France

Téléphone : +33 (0)1 40 81 21 83

Mél : Cgpc.Beatt@developpement-durable.gouv.fr

Fax : +33 (0)1 40 81 21 50

Site Web : www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

Au Royaume Uni : le Rail Accident Investigation Branch (RAIB)

Adresse : The Wharf, Stores Road, Derby, DE21 4BA

Royaume Uni

Téléphone : 01332 253300

Mél : enquiries@raib.gov.uk

Fax : 01332 253301

Site web : www.raib.gov.uk/

5.2) Liste d'accidents et d'incidents à notifier (extraite des annexes 4 et 5 du règlement ferroviaire britannique 2005)

Types d'accidents et d'incidents se produisant dans le système de transport du Tunnel sous la Manche qui doivent être notifiés immédiatement et par les moyens disponibles les plus rapides.

1. Un accident suivi d'un décès ou de blessures sérieuses à la personne.
2. Un déraillement de matériel roulant occasionnant des dégâts ou le blocage d'une ligne ferroviaire.
3. Une collision sur toute voie autre qu'une voie d'évitement, entre du matériel roulant et

- (a) un autre matériel roulant ;
- (b) un objet capable d'occasionner des dégâts à ou le déraillement d'un matériel roulant ; ou
- (c) un heurtoir.

4. Un accident occasionnant d'importants dégâts au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement.

5. Une collision sur un passage à niveau impliquant un véhicule ou un piéton ou du matériel roulant, que ceci provoque ou non mort ou blessure d'un tiers.

6. Un accident occasionnant le déversement ou la combustion de produits nécessitant l'évacuation d'un tunnel ou d'une partie du terminal.

7. Un incendie nécessitant l'évacuation des passagers d'une partie d'un train vers une autre ou l'intervention des sapeurs-pompiers.

8. Un accident ou un incident menant à l'évacuation des passagers d'un train.

9. Le franchissement intempestif d'un repère fermé ou d'un signal.

10. La dérive d'un train sur une voie.

11. Un accident ou un incident qui, dans des conditions légèrement différentes aurait pu causer des blessures graves ou des dégâts importants au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement.

Types d'accidents et d'incidents se produisant dans le système de transport du Tunnel sous la Manche qui doivent être notifiés dès que possible et, dans tous les cas, dans les trois jours ouvrables

1. Un feu, arc électrique ou disjonction ayant un effet néfaste sur le fonctionnement des équipements de signalisation, de caténaire ou du matériel roulant.

2. Un feu provoquant l'interruption des services ferroviaires ou la fermeture d'une partie du domaine ferroviaire affectant la voie, pendant une période de plus d'une heure.

3. Toute division non délibérée du train ou rupture d'attelage.

4. Une panne du matériel roulant sur la voie ferroviaire provoquée par :

(a) la défaillance ou le grippage d'un essieu ;

(b) la défaillance d'une roue ou d'un pneu ou même un pneu désolidarisé de sa roue ;

(c) une panne des freins ; ou

(d) un feu, arc électrique important ou fusion importante sur le matériel roulant, éteint ou non par les services de lutte incendie.

5. Un rail cassé, la défaillance majeure d'un équipement de voie (soudure, attaches, etc.) ou une déformation de voie.

6. Toute défaillance de sécurité importante ou toute destruction ou effondrement sérieux d'équipement, d'installations ou de structures.

7. Toute panne du système de signalisation, ou de tout autre système de sécurité mettant en danger ou susceptible de mettre en danger l'exploitation des lignes ferroviaires.

8. Une submersion de la voie nécessitant sa fermeture.

9. L'arrêt inopiné d'un train en tunnel pendant plus de 30 minutes.

10. Une voie endommagée par le matériel roulant ou une pièce traînante.

11. Le déversement du carburant d'un véhicule routier transporté sur une navette.

12. Le non respect des règles relatives aux matières dangereuses décrites ou visées dans le règlement 2004 sur le transport des marchandises dangereuses et des équipements sous pression transportables.

13. Tout incident au cours duquel les installations, équipements ou matériel roulant entrent accidentellement en contact avec les lignes aériennes dont la tension dépasse 200 volts.
