

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 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 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'examen destinés à évaluer les personnels ni la délivrance de certificats attestant qu'ils respectent les exigences pertinentes de la certification Partie B, la Commission intergouvernementale veille à ce que les entreprises ferroviaires aient accès à une telle certification, si cela constitue une exigence de la certification Partie B.

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]