

Document
mis en distribution
le 18 décembre 2007



N° 500

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 décembre 2007.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche,

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. FRANÇOIS FILLON,
Premier ministre,

PAR M. BERNARD KOUCHNER,
ministre des affaires étrangères et européennes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont signé le 24 janvier 2007, par l'intermédiaire de leurs chefs de délégations à la Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche, le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche.

La Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche a été créée par 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. Cette Commission a été mise en place pour suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe, et se trouve notamment chargée, par l'article 10(3) (e) du traité, d'élaborer ou de participer à l'élaboration de tout règlement applicable à la liaison fixe. Le règlement de la Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche a été pris sur ce fondement.

Ce règlement – tout comme le règlement binational adopté par la Commission intergouvernementale le 25 octobre 2005 à Londres et concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires – transpose tant dans le droit français que dans le droit anglais, le contenu de directives communautaires prises dans le secteur des transports ferroviaires. Il relève de la catégorie des accords entrant dans le champ de l'article 53 de la Constitution dans la mesure où il comporte notamment des dispositions ouvrant une voie de recours juridictionnel (point 76), et doit donc être soumis à autorisation parlementaire avant ratification.

Précisément, le présent règlement constitue l'acte juridique de transposition de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 29 avril 2004, dite du « second paquet ferroviaire ». Cette directive vise à uniformiser sur le territoire communautaire les normes et méthodes applicables en matière de sécurité des chemins de fer communautaires.

Le présent règlement définit, au regard de l'impératif de sécurité, les rôles respectifs des principales parties prenantes (la Commission intergouvernementale en tant qu'autorité de sécurité, les concessionnaires en tant que gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires).

Le **titre II (points 2 à 21)** traite des principales missions et responsabilités de ces parties prenantes, tandis que les responsabilités ou obligations particulières des unes ou des autres au regard de la sécurité, pour ce qui concerne notamment les « systèmes de gestion de la sécurité » – SGS –, l'agrément des concessionnaires et le certificat de sécurité des entreprises, sont abordées au **titre III (points 22 à 55)**.

La Commission intergouvernementale (**points 2 à 10**) instituée en tant qu'autorité de sécurité au sens de la directive 2004/49/CE est notamment chargée de veiller à ce que la sécurité du tunnel soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en donnant la priorité à la prévention des accidents graves. De même, la Commission intergouvernementale est chargée de délivrer, de renouveler ou de révoquer l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et les éléments pertinents des certifications de sécurité accordés aux entreprises ferroviaires pour autant qu'elles concernent la liaison fixe. Elle joue également un rôle important au regard des « règles de sécurité unifiées » (**points 17 à 21**).

Les concessionnaires de la liaison fixe (**points 11 à 13**), en leur qualité de gestionnaires de l'infrastructure, sont responsables du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celui-ci. À cette fin, le règlement de la Commission intergouvernementale exige de ces derniers qu'ils prennent toutes les mesures utiles pour y parvenir. De même, les concessionnaires doivent établir et mettre en place un système de gestion de la

sécurité démontrant leur capacité à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité.

Les entreprises ferroviaires (**points 14 et 15**), quant à elles, sont responsables de la sécurité d'exploitation de leurs activités dans la liaison fixe et, à cette fin, le règlement de la Commission intergouvernementale leur impose de prendre toutes les mesures utiles pour y parvenir et identifie certaines de celles-ci. Chaque année les concessionnaires et les entreprises ferroviaires qui utilisent la liaison fixe doivent soumettre un rapport (**point 16**) sur la sécurité des activités réalisées pendant l'année civile précédente.

Les **titres IV et V (points 56 à 66)** comportent des stipulations qui ont trait aux personnels (accès à la formation) et au matériel roulant (autorisation de circulation). Le **titre VI (points 67 à 72)**, qui porte sur les enquêtes sur les accidents, définit notamment le partage des rôles entre les organismes d'enquêtes d'une part et la Commission intergouvernementale, les concessionnaires et entreprises d'autre part. Les deux derniers titres règlent la question de la validité de l'agrément de sécurité et de la certification dans la période transitoire antérieure à l'entrée en vigueur du règlement (**points 73 et 74**) et introduit quelques modifications au règlement du 25 octobre 2005.

Il convient en outre de noter que les décisions de la Commission intergouvernementale prises en vertu des règlements binationaux établis conformément aux dispositions de l'article 10(3) (e) du traité de Cantorbéry 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 (**point 76**). La saisine d'une juridiction de l'un des deux États fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre État.

Telles sont les principales observations qu'appelle le règlement de la Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé le 24 janvier 2007 qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 24 janvier 2007 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 12 décembre 2007.

Signé : FRANÇOIS FILLON

Par le Premier ministre :

*Le ministre
des affaires étrangères et européennes,*

Signé : BERNARD KOUCHNER

R È G L E M E N T

de la Commission intergouvernementale

concernant la sécurité

de la liaison fixe trans-Manche,

signé à Londres le 24 janvier 2007

RÈGLEMENT
de la Commission intergouvernementale
concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche

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'État 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

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'État 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 no 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 oeuvre 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. À 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 oeuvre 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. À cette fin, les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles :

- i. mettent en oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre 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, AGRÈMENT 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 oeuvre 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'État 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 État 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 État 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 requises 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 oeuvre.

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 États fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre État.

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