

**COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
AU TUNNEL SOUS LA MANCHE**

CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

**Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche
22 rue du Général Foy - 75008 PARIS**

**Department of Transport
Great Minster House
76 Marsham Street
LONDON SW1P 4DR**

**Téléphone : 01.43.87.11.08
Télécopie : 01.43. 87. 44. 68
Ou : 01.43. 87 .44 .91**

**Téléphone : +44 207 944 67 57
Fac-simile : +44 207 944 21 63**

**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 1et 10,

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

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE modifiée concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

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

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

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

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

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

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

Vu le règlement de la Commission intergouvernementale signé le 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires,

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

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

Considérant que le régime unifié de sécurité prend en compte les risques spécifiques de la Liaison Fixe,

Après avoir consulté le Comité de Sécurité créé par le traité

Arrête le règlement suivant :

Titre 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 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 3g et à l'article 16 de la directive 2004/49/CE de manière à assurer un régime unifié de sécurité sur les infrastructures transfrontières spécifiques du tunnel sous la Manche ;
- v L'expression « certification partie A » désigne la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité d'une entreprise ferroviaire, délivrée par l'autorité de sécurité de l'Etat membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu ;
- vi L'expression « certification partie B » désigne la certification délivrée aux entreprises ferroviaires par la Commission intergouvernementale dans les conditions du présent règlement et uniquement valable pour leurs activités sur la Section commune
- vii L'expression « la Commission intergouvernementale » (CIG) désigne la Commission intergouvernementale, créée par l'article 10 du Traité, chargée de suivre, au nom des gouvernements (les Concédants) de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;
- viii Le terme « Concession » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
- ix Le terme « Concessionnaires » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
- x L'expression « constituants d'interopérabilité » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ;
- xi Le terme « enquête » désigne une procédure dont l'objectif est la prévention des accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination de causes, et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- xii L'expression « entreprise ferroviaire » désigne une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction. Mais cela n'englobe pas les Concessionnaires dont les activités de transport sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche ;
- xiii L'expression « gestionnaire de l'infrastructure » désigne toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie par l'article 3 de la directive 91/440/CEE. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe conformément au Traité et sont aussi chargés de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ;

- xiv L'expression « indicateurs de sécurité communs » désigne les indicateurs de sécurité communs décrits en Annexe 2 au présent règlement ;
- xv Le terme « incident » désigne tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
- xvi L'expression « la Liaison Fixe » désigne la liaison fixe trans-Manche telle que définie à l'article 1.2 du Traité ;
- xvii L'expression « méthodes de sécurité communes » (MSC) : désigne les méthodes qui sont élaborées par l'Agence pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
- xviii L'expression « objectifs de sécurité communs » (OSC) : désigne les niveaux de sécurité, à déterminer par l'Agence, que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire à grande vitesse et les tunnels ferroviaires de grande longueur) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques;
- xix L'expression « organismes d'enquête » désigne les organismes d'enquête nationaux britannique et français, respectivement :
- a. le « Rail Accident Investigation Branch » établi par le « Railways and Transport Safety Act 2003 »,
 - b. le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), établi par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié ;
- xx L'expression « organismes notifiés » désigne les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification CE des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse) et 2001/16/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel) ;
- xxi L'expression « règles de sécurité unifiées » désigne les règles de sécurité notifiées à la Commission européenne applicables à la Liaison Fixe, qui décrivent les exigences de sécurité à respecter pour la conception, l'entretien et l'exploitation du système ferroviaire. L'objectif de ces règles est de contribuer au niveau global de sécurité.
- xxii L'expression « la Section Commune » désigne la partie des installations de la Liaison Fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1 du règlement de la Commission intergouvernementale du 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires ;
- xxiii L'expression « spécifications techniques d'interopérabilité » (STI) désigne les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans la directive 96/48/CE et la directive 2001/16/CE ;
- xxiv L'expression « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
- xxv L'expression « système ferroviaire » désigne l'ensemble du réseau ferroviaire de la Liaison Fixe :

- a. Il est constitué par tout ou partie des sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, et comprenant :
- les voies ferroviaires et les installations fixes,
 - les matériels roulants autorisés à utiliser ces infrastructures,
 - les équipements de prévention et de protection contre les risques en tunnel.
 - les éléments nécessaires à la gestion et à l'exploitation de la Liaison Fixe dans sa totalité.
- b. Il comprend également les services de navette pour véhicules routiers des Concessionnaires ;

xxvi Le terme « Traité » désigne le Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986.

Titre 2

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 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 leurs missions qui vise à vérifier le respect des exigences de sécurité conformément aux conditions de délivrance de l'agrément de sécurité aux Concessionnaires et de la certification partie B aux entreprises ferroviaires.
8. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires informent, à sa demande, la Commission intergouvernementale de toute question relative à la sécurité. En outre, ils et elles signalent immédiatement à la Commission intergouvernementale :
 - i les accidents graves survenus sur le système ferroviaire,
 - ii tout autre accident ou incident relevant des catégories précisées et notifiées par la Commission intergouvernementale.
9. Les Concessionnaires et toute entreprise ferroviaire utilisant la Section commune communiquent, à sa demande, à la Commission intergouvernementale les informations appropriées sur les incidents significatifs, les incidents potentiellement porteurs de retour d'expérience dans le domaine de la sécurité et les enquêtes qui peuvent être porteuses d'enseignements pour la sécurité du système ferroviaire.
10. La Commission intergouvernementale, pour suivre et évaluer la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables à la Liaison Fixe, et sans préjudice du droit prévu à la Concession de recevoir de la part des Concessionnaires des rapports et informations, collecte les éléments pertinents au moyen des indicateurs de sécurité communs décrits à l'annexe 2 et de tout autre indicateur qui pourrait être pertinent pour la Liaison Fixe.

Gestionnaire de l'infrastructure

11. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe.
12. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, les Concessionnaires sont responsables du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celui-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.
13. A cette fin et sans préjudice des responsabilités qui leur incombent en application de la Concession, les Concessionnaires prennent toutes les mesures utiles et notamment ils:
 - i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires,
 - ii. respectent les exigences spécifiées dans la législation communautaire et nationale et dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
 - iii. sont responsables de la conformité de l'exploitation des services de navette pour véhicules routiers avec les exigences applicables à la Section Commune,
 - iv. s'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser les services de navette pour véhicules routiers sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
 - v. garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de services de navette pour véhicules routiers,
 - vi. veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de

formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, incluant les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,

- vii. garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées,
- viii. prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité résultant d'un manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables,
- ix. saisissent la Commission intergouvernementale de tout manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables et l'informent des mesures conservatoires prises, pour permettre à la Commission intergouvernementale d'apprécier les mesures à prendre et notamment celles visées à l'article 54.

Entreprises ferroviaires

- 14. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, toute entreprise ferroviaire est responsable de l'exploitation sûre de ses activités sur la Section Commune, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.
- 15. A cette fin les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles:
 - i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires,
 - ii. respectent les exigences spécifiées dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
 - iii. garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,
 - iv. s'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
 - v. garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire.

Rapport annuel sur la sécurité

- 16. Au plus tard le 30 juin de chaque année, à partir de 2007, les Concessionnaires et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section commune soumettent à la Commission intergouvernementale un rapport annuel sur la sécurité concernant leurs activités dans les limites de la Liaison Fixe réalisées pendant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient notamment :
 - i. des informations sur la manière dont les Concessionnaires ou l'entreprise ferroviaire réalisent leurs propres objectifs de sécurité,
 - ii. les résultats des plans de sécurité,
 - iii. les indicateurs de sécurité communs repris en annexe 2 dans la mesure où ces indicateurs de sécurité sont pertinents pour leur organisation,
 - iv. les résultats des audits de sécurité internes,

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

Règles de sécurité unifiées

17. La Commission intergouvernementale veille à ce que les règles de sécurité unifiées contraignantes soient publiées en langue française et en langue anglaise et portées à la connaissance des Concessionnaires, des gestionnaires d'infrastructure adjacents, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.
18. Les règles de sécurité unifiées complètent les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquent à tout ou partie du système ferroviaire.
19. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des spécificités du système ferroviaire, à apporter toute modification nécessaire aux règles de sécurité unifiées, compte tenu de l'adoption et de la révision de méthodes de sécurité communes et pour atteindre au moins les objectifs de sécurité communs en conformité avec le calendrier de mise en œuvre de ces objectifs de sécurité communs.
20. La Commission intergouvernementale informe le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de toute nécessité de notifier à la Commission Européenne une modification aux règles de sécurité unifiées existantes ou une nouvelle règle de sécurité unifiée, sauf si les amendements et propositions concernent exclusivement la mise en œuvre d'une spécification technique d'interopérabilité.
21. Lors de la mise au point des règles de sécurité unifiées la Commission intergouvernementale consulte toutes les parties concernées et intéressées.

Titre 3

Systèmes de Gestion de la Sécurité, Agrément de sécurité des Concessionnaires et Partie B du Certificat de sécurité des Entreprises ferroviaires

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

22. Les Concessionnaires établissent et mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui démontre leur capacité à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité.
23. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires satisfait aux exigences et contient les éléments repris à l'annexe 1 au présent règlement adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques des activités exercées avec pour objectif d'assurer un régime unifié de sécurité pour la Liaison Fixe et dans les conditions fixées par la Commission intergouvernementale. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités de tiers.
24. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur la Section Commune et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI

applicables, aux règles nationales pertinentes, aux règles de sécurité unifiées et aux conditions fixées dans leur certification Partie B. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune.

25. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires contient les dispositions nécessaires pour maîtriser les risques relatifs à l'introduction d'un élément nouveau dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant du dit système ferroviaire.
26. Les entreprises ferroviaires doivent apporter la preuve à la CIG, de l'acceptation d'un système de gestion de la sécurité par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu.

Agrément de sécurité des Concessionnaires

27. Les Concessionnaires ne peuvent gérer et exploiter la Liaison Fixe que si ils sont en possession d'un agrément de sécurité délivré, à cet effet, par la Commission intergouvernementale.
28. L'agrément de sécurité confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale :
 - (a) du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires,
 - (b) des dispositions prises par les Concessionnaires pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation.
29. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de l'agrément de sécurité, sa durée, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement, de sa suspension et de son retrait.
30. La durée de validité d'un agrément de sécurité est d'au plus 5 ans et est clairement indiquée sur l'agrément de sécurité.
31. Les Concessionnaires doivent formuler une demande de renouvellement de leur agrément de sécurité, au moins quatre mois avant son expiration.
32. La Commission intergouvernementale prend une décision sur les demandes d'agrément de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par la Commission intergouvernementale ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.
33. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les demandes d'agrément de sécurité et tous les documents qui les accompagnent doivent être produits en langue française et en langue anglaise.
34. (a) Les Concessionnaires informent sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie, du matériel roulant ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien, et proposent les amendements appropriés de leur agrément de sécurité.
 - (b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, les Concessionnaires s'assurent que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront.

- (c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande d'agrément de sécurité.
- (d) La durée de validité de l'agrément de sécurité n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de l'agrément de sécurité.
35. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.
36. Si la Commission intergouvernementale constate que les Concessionnaires ne remplissent plus les conditions requises pour l'agrément de sécurité, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle et en donnant la possibilité aux Concessionnaires de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer l'agrément, en motivant sa décision. Les Concessionnaires prennent les mesures appropriées pour informer les entreprises ferroviaires utilisant la Section Commune de toute conséquence importante pour leurs activités.
37. La Commission intergouvernementale notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des Concessionnaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.
38. Un agrément de sécurité délivré aux Concessionnaires par la Commission intergouvernementale, y compris un agrément tacite de sécurité au sens de l'article 73(a), peut aussi, si la Commission intergouvernementale l'estime opportun et l'indique par écrit, constituer un certificat confirmant l'acceptation par la Commission Intergouvernementale, conformément aux dispositions de l'article 10(2)(a) de la directive 2004/49/CE, du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires lorsque ceci est requis aux fins de toute exploitation du matériel roulant des Concessionnaires à l'extérieur de la Liaison Fixe.

Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires,

39. Pour utiliser la Section Commune, une entreprise ferroviaire, doit posséder un certificat de sécurité comprenant :
- i.) Une certification partie A et,
 - ii.) Une certification partie B délivrée par la Commission intergouvernementale.
40. Une certification partie B ne peut être accordée que pour des activités de transport ferroviaire qui sont équivalentes à celles précisées dans la certification partie A détenue par l'entreprise ferroviaire.
41. La durée de validité de la certification partie B est d'au plus 5 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 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 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 5

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 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'enquêtes, indépendants fonctionnellement de la Commission intergouvernementale.
68. Quand ils décident s'il convient d'effectuer une enquête et quand ils exercent leurs fonctions, les organismes d'enquêtes agissent conformément aux dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que dans les arrangements de coopération réciproque passés entre ces organismes. Les organismes d'enquêtes prennent en considération les aspects pertinents du régime de sécurité pour la Liaison Fixe, tel qu'il est établi par les deux Gouvernements et la Commission intergouvernementale
69. La Commission intergouvernementale, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires peuvent saisir les organismes d'enquêtes d'une demande d'enquête. Les organismes d'enquête, lorsqu'ils prennent en considération de telles demandes, agissent en vertu des dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que des arrangements de coopération réciproque passés entre eux
70. Les Concessionnaires, les entreprises ferroviaires et si nécessaire, la Commission intergouvernementale signalent immédiatement, à l'un ou l'autre des organismes d'enquêtes les accidents et les incidents visés à l'article 8 ci-dessus, sans préjudice des dispositions d'information réciproque prévues dans les arrangements de coopération.
71. La Commission intergouvernementale prend les mesures nécessaires pour que les recommandations des organismes d'enquêtes concernant la Liaison Fixe soient dûment prises en considération par les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires et le cas échéant mises en œuvre
72. La Commission intergouvernementale fait rapport au moins une fois par an à l'organisme d'enquête concerné sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite des recommandations adressées par celui-ci

Titre 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 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 mentionné à l'article 74(a) ci-dessus conserve sa validité pendant deux année 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

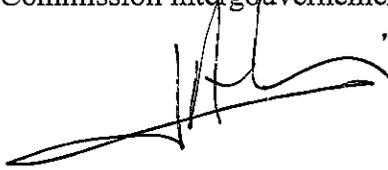
75. Le règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires adopté le 25 octobre 2005 est ainsi modifié:
- i. Le point c de l'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes:
- « il (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 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

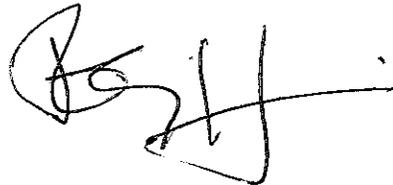
77. Le présent règlement entrera en vigueur à la date de la dernière notification, par chaque Gouvernement, de l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui les concerne.

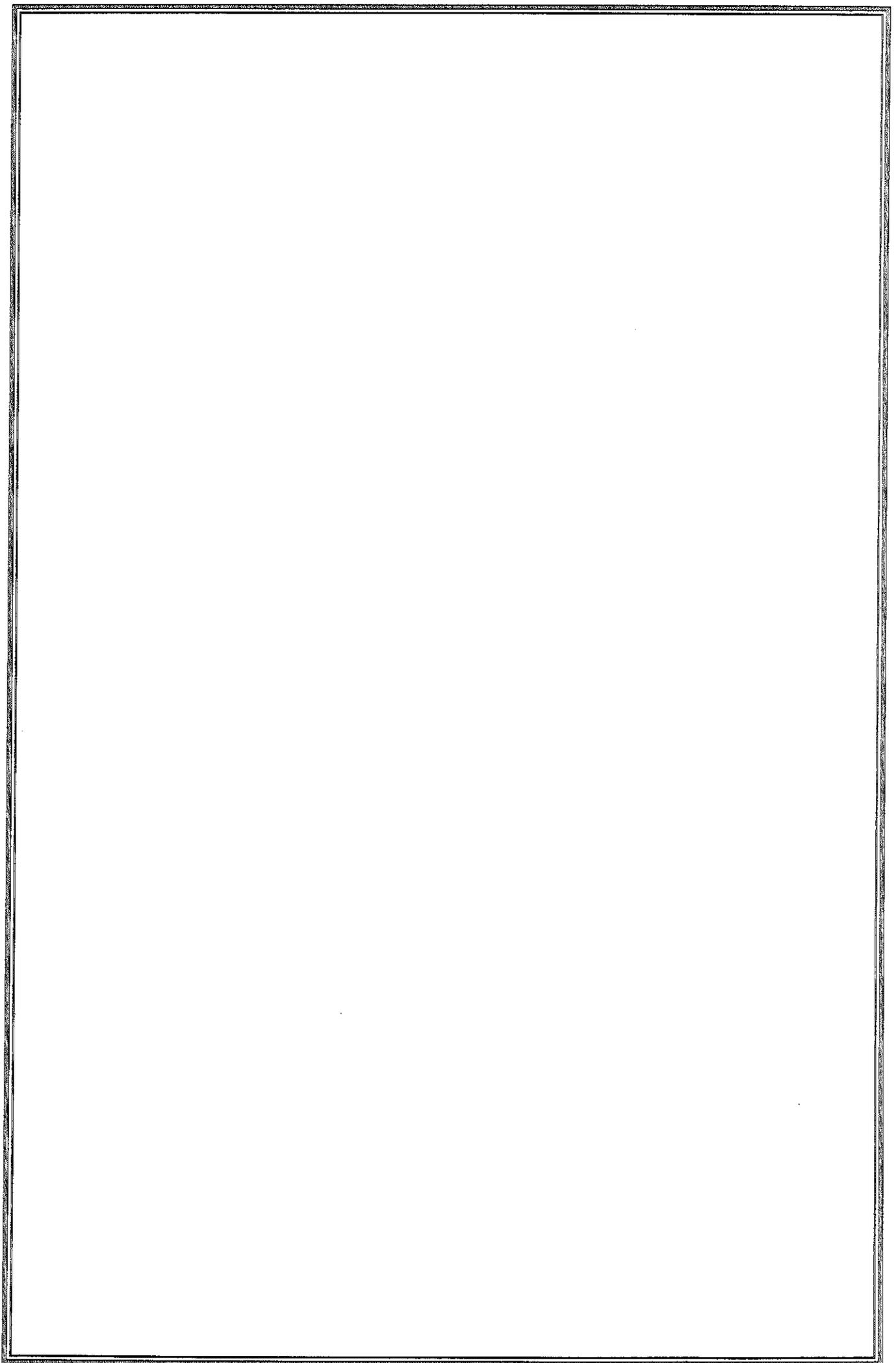
Fait par La Commission intergouvernementale le 24 janvier 2007 en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

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 oeuvre 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

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

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

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

1. Indicateurs relatifs aux accidents

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

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

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

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

- (a) passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres),
- (b) personnel, y compris le personnel des contractants,
- (c) usagers des passages à niveau,
- (d) personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires, et
- (e) autres.

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

(1). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de rail, de gauchissements de la voie et de pannes de signalisation.

(2). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.

(3). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

3. Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents

(1). Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants:

- (a) décès et blessures,
- (b) indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement,
- (c) remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés,
- (d) retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

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

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

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

(1). Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

(2). Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

5. Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

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

6. Indicateurs complémentaires

Les indicateurs listés ci-dessus dans cette annexe découlent de l'Annexe 1 à la directive 2004/49/EC relative à la sécurité des chemins de fer. Des indicateurs complémentaires peuvent être demandés par la Commission intergouvernementale spécifiquement pour les risques dans le tunnel.

