

Agreement between the National Safety Authorities of the French Republic and of the United Kingdom and the Channel Tunnel Intergovernmental Commission concerning cooperation in the field of safety and interoperability of railway activities

The Parties

- *Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)*, represented by Laurent Cebulski, Director-General, acting pursuant to *décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire*
- Office of Rail and Road (ORR), represented by Ian Prosser, CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, acting pursuant to the Railways Act 2005 and the railway safety purposes of ORR.
- Channel Tunnel Intergovernmental Commission (IGC), represented by Geoffrey Podger CB, Chairman, acting pursuant to article 10 of Treaty of Canterbury

Hereby agree as follows:

1. Introduction

1.1. Acronyms

The acronyms used in this agreement are listed below:

- **APOM** : Authorisation for Placing On the Market
- **NSA** : National Safety Authority
- **SA**: Safety Authorisation
- **SC** : Safety Certificate
- **SMS** : Safety Management System
- **RU** : Railway Undertaking
- **EPSF**: Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (NSA France)
- **IGC**: Channel Tunnel Intergovernmental Commission
- **IM**: Infrastructure Manager
- **ORR**: Office of Rail and Road (NSA UK)

Accord entre les Autorités Nationales de Sécurité de la République française et du Royaume-Uni et la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche concernant la coopération dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité des activités ferroviaires

Les parties

- Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), représenté par Laurent Cebulski, Directeur Général, agissant conformément au décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.
- *Office of Rail and Road (ORR)*, représenté par Ian Prosser, CBE, Directeur de la Sécurité Ferroviaire et Inspecteur en Chef des Chemins de Fer de Sa Majesté, agissant conformément au *Railways Act 2005 and the railway safety purposes of ORR*
- Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG), représentée par Geoffrey Podger CB, Président, agissant conformément à l'article 10 du traité de Cantorbéry

Conviennent :

1. Introduction

1.1. Acronymes

Sont listés ci-dessous les acronymes utilisés dans le présent accord :

- **AMM** : Autorisation de Mise sur le Marché
- **ANS** : Autorité Nationale de Sécurité
- **AS** : Agrément de Sécurité
- **CS** : Certificat de Sécurité
- **SGS** : Système de Gestion de la Sécurité
- **EF** : Entreprise Ferroviaire
- **EPSF** : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (ANS France)
- **CIG** : Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

1.2. Definitions

Safety Certificate (SC): includes safety certificates issued by ORR, safety certificates issued by IGC, and single safety certificates issued by either EPSF or the European Union Agency for Railways.

Authorisation for placing on the market (APOM): includes vehicle and vehicle type authorisation for placing on the market. It includes authorisation for renewals and upgrades.

1.3. Context

This agreement is entered into between EPSF, ORR and IGC.

This agreement concerns the cooperation between the parties regarding railway activities between France and the United Kingdom connected to the operation of the Channel Fixed Link and international rail traffic (passengers, freight, road vehicle shuttles, IM trains, etc.). The applicable railway safety legislation of UK and France on the safety of the Fixed Link, set out in part 2.1 of this agreement, require the NSAs to co-operate in the execution of their NSA tasks in relation to the Fixed Link.

This agreement is without prejudice to the principle of territorial and legal competence attributed to each NSA. The agreement does not in any way limit the respective competences conferred on the parties.

In general terms, the purpose of the cooperation established between the parties is to maintain at least an equivalent level of safety on both sides of the border, whilst at the same time avoiding creating duplication, omission or conflict in terms of the actions to be taken by operators. This collaboration also includes the sharing of information concerning aspects of the safety of railway traffic and also the measures to be taken identified by one party which are relevant to the other.

As a minimum, the parties agree to inform each other before they take an action or decision that could reasonably be expected to have an impact on the activities or decisions of the other parties.

- **GI** : Gestionnaire de l'Infrastructure
- **ORR** : Office of Rail and Road (NSA UK)

1.2. Définitions

Certificat de sécurité (CS) : ce terme comprend les certificats de sécurité délivrés par l'ORR, les certificats de sécurité délivrés par la CIG et les certificats de sécurité unique délivrés soit par l'EPSF soit par l'Agence de l'Union Européenne pour les chemins de fer.

Autorisation de Mise sur le Marché (AMM) : ce terme comprend les autorisations de mise sur le marché de véhicules et de type de véhicules. Cela inclut également les autorisations relatives aux renouvellements et réaménagements.

1.3. Contexte

Cet accord est conclu entre l'EPSF, l'ORR et la CIG.

Cet accord concerne la coopération entre les parties concernant les activités ferroviaires entre la France et le Royaume-Uni liées à l'exploitation de la liaison fixe trans-Manche et au trafic ferroviaire international (passagers, fret, navettes de véhicules routiers, trains du GI, etc.). La législation applicable en matière de sécurité ferroviaire du Royaume-Uni et de la France sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, conformément aux dispositions de l'article 2.1 de cet accord, exigent que les ANS coopèrent dans l'exécution de leurs tâches en relation avec la liaison fixe.

Cet accord est sans préjudice du principe de compétence territoriale et légale attribué à chaque ANS. L'accord ne limite en aucune façon les compétences respectives conférées aux parties.

D'une manière générale, l'objectif de la coopération établie entre les parties est de maintenir un niveau de sécurité au moins équivalent des deux côtés de la frontière, tout en évitant de créer des doublons, des omissions ou des conflits en ce qui concerne les mesures à prendre par les opérateurs. Cette collaboration comprend également l'échange d'informations relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ainsi qu'aux mesures à prendre identifiées par une partie intéressant une autre.

A minima les parties conviennent de s'informer mutuellement avant de prendre une mesure ou une décision dont on pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait un impact sur les activités ou les décisions des autres parties.

1.1. Structure of the agreement

This agreement sets out the general cooperation arrangements between the parties in line with the relevant European, French and UK regulations. The technical and organisational approaches are detailed in the technical appendices described in article 3.

The technical appendices may be signed and amended separately at different times to the present agreement, in accordance with the arrangements described in articles 6.2 and 7.

For the EPSF, the agreement and the technical appendices are signed by the EPSF's Director-General.

For the ORR, the agreement and the technical appendices are signed by the ORR Director of Railway Safety.

For the IGC, the agreement and the technical appendices are signed by the IGC Chairman.

2. GENERAL

2.1. Legal basis

This agreement falls within the framework of the following International, European, French and UK regulations.

2.1.1. Binational measures

- Treaty of Canterbury – Treaty between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic concerning the Construction and Operation by Private Concessionaires of a Channel Fixed Link dated 12 February 1986
- The quadripartite Concession Agreement dated 14 March 1986 between the French and UK Governments and the Channel Tunnel Group Limited and France Manche S.A.

2.1.2. European regulation (in force in relation to the French part of the Tunnel)

- Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union

1.1. Structure de l'accord

Le présent accord définit les modalités générales de coopération entre les parties, conformément aux réglementations européenne, française et britannique applicables en la matière. Les modalités techniques et organisationnelles sont détaillées dans les annexes techniques décrites à l'article 3.

Les annexes techniques peuvent être signées et modifiées indépendamment du présent accord et à tout moment, selon les modalités décrites aux articles 6.2 et 7.

Pour l'EPSF, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Directeur Général de l'EPSF.

Pour l'ORR, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Directeur de la Sécurité Ferroviaire de l'ORR.

Pour la CIG, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Président de la CIG.

2. GENERALITES

2.1. Base juridique

Cet accord s'inscrit dans le cadre des réglementations internationales, européennes, françaises et britanniques suivantes.

2.1.1. Accords binationaux

- Traité de Canterbury - 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
- Le contrat de concession quadripartite conclu le 14 mars 1986 entre les gouvernements français et britannique et the Channel Tunnel Group Limited et France Manche S.A.

2.1.2. Réglementation européenne (en vigueur sur la partie française du tunnel)

- Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne

- Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety
- Commission Implementing Regulation (EU) 2018/545 of 4 April 2018 establishing practical arrangements for the railway vehicle authorisation and railway vehicle type authorisation process pursuant to Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council
- Commission Delegated Regulation (EU) 2018/761 of 16 February 2018 establishing common safety methods for supervision by national safety authorities after the issue of a single safety certificate or a safety authorisation pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 1077/2012
- Commission Implementing Regulation (EU) 2018/763 of 9 April 2018 establishing practical arrangements for issuing single safety certificates to railway undertakings pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council, and repealing Commission Regulation (EC) No 653/2007
- Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010
- Commission Implementing Regulation (EU) 2019/250 of 12 February 2019 on the templates for 'EC' declarations and certificates for railway interoperability constituents and subsystems, on the model of declaration of conformity to an authorised railway vehicle type and on the 'EC' verification procedures for subsystems in accordance with Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 201/2011
- Commission Implementing Regulation (EU) 2019/779 of 16 May 2019 laying down detailed provisions on a system of certification of entities in charge of maintenance of vehicles pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 445/2011
- Regulation (EU) 2020/2222 of the European parliament and of the council of 23 December 2020 on certain aspects of railway safety and connectivity with regard to the cross-border infrastructure linking the Union and the United Kingdom through the Channel Fixed Link
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 sur la sécurité ferroviaire
- Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 1077/2012 de la Commission
- Règlement d'exécution (UE) 2018/763 du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) no 653/2007 de la Commission
- Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) no 1158/2010 et (UE) no 1169/2010
- Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations «CE» et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification «CE» des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) no 201/2011 de la Commission
- Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 445/2011 de la Commission
- Règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne

l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche

2.1.3. French regulation

- *Décret n°2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche*

2.1.4. UK regulation

- The Health & Safety at Work etc. Act 1974
- The Channel Tunnel Act 1987
- The Railways Act 2005
- The Railways and Other Guided Transport System (Safety) Regulations 2006, as amended
- The Railways (Interoperability) Regulations 2011, as amended
- Regulation 2018/545/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/761/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/762/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/763/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2019/250/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2019/779/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- The Channel Tunnel (Safety) Order 2007, giving effect to the IGC regulation on the safety of the Fixed Link of 24 January 2007, as amended (the bi-national regulation)

2.2. Shared principles on cross-border traffic

The parties undertake to cooperate and coordinate their activities in order to implement common approaches to the authorisation and supervision of railway operators (and vehicles) operating services between France and the United Kingdom.

In particular, the aim is to ensure that the safety management system implemented by each railway operator guarantees knowledge and compliance with the relevant national rules on the area of operation in question, taking into account the specific features of border sections where appropriate.

In relation specifically to the Fixed Link, the parties recognise the need for the IM to operate a single SMS in the whole of the Fixed Link and the parties undertake

2.1.3. Règlementation française

- Décret n°2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

2.1.4. Règlementation britannique

- *The Health & Safety at Work etc. Act 1974*
- *The Channel Tunnel Act 1987*
- *The Railways Act 2005*
- *The Railways and Other Guided Transport System (Safety) Regulations 2006, as amended*
- *The Railways (Interoperability) Regulations 2011, as amended*
- *Regulation 2018/545/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/761/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/762/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/763/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2019/250/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2019/779/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *The Channel Tunnel (Safety) Order 2007, giving effect to the IGC regulation on the safety of the Fixed Link of 24 January 2007, as amended (the bi-national regulation)*

2.2. Orientations partagées sur le trafic transfrontalier

Les parties s'engagent à coopérer et à coordonner leurs activités afin de mettre en œuvre des approches communes pour l'autorisation et la surveillance des opérateurs ferroviaires (et des véhicules) exploitant des services entre la France et le Royaume-Uni.

Il s'agit notamment de veiller à ce que le système de gestion de la sécurité mis en œuvre par chaque opérateur ferroviaire garantisse la connaissance et le respect des règles nationales applicables dans le domaine d'exploitation en question, en tenant compte, le cas échéant, des spécificités des sections frontalières.

En ce qui concerne spécifiquement la liaison fixe, les parties reconnaissent la nécessité pour le gestionnaire de l'infrastructure de mettre en œuvre un seul système

to deliver their activities in a way that ensures the IM can achieve this.

2.3. Scope

This Agreement shall apply:

- To the SC, APOM, Infrastructure authorisation for placing into service and SA applications in the Channel Fixed Link;
- To the supervision of RUs on the French and British territories (including in the Channel Fixed Link);
- To the supervision of the IM in the Channel Fixed Link ;

3. CONTENT OF THE COOPERATION AGREEMENT

3.1. Border sections definition

The validity of the SC and the APOM in the cross border area of the neighbouring country requires a precise and shared definition of the limit of the border sections. In accordance with regulations set out in article 2.1, the definition of border sections must be established according to similar characteristics and operating rules for the two networks.

Appendix I describes the cross - border area between France and the United Kingdom as well as a functional definition of the operational limits of each area.

3.2. Authorisations

3.2.1. Railway vehicle authorisation for placing on the market and vehicle type authorisation

In accordance with regulations set out in article 2.1, the placing on the market of a vehicle within the area defined in Appendix I to this agreement must be authorised by the competent parties. Recognising the need of applicants to implement common requirements regarding safety and interoperability across its activities on both UK and French territory, this cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated authorisations . In particular, the parties agree to set up arrangements to consult the other

de gestion de la sécurité sur l'ensemble de la liaison fixe et elles s'engagent à mener leurs activités de manière à ce que le gestionnaire de l'infrastructure puisse y parvenir.

2.3. Champ d'application

Le présent accord s'applique :

- Aux CS, aux l'AMM, aux autorisations de mise en service des infrastructures et aux demandes d'AS dans le périmètre de la liaison fixe trans-Manche ;
- À la surveillance des EF sur les territoires français et britannique (y compris sur la liaison fixe trans-Manche) ;
- À la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure dans le périmètre de la liaison fixe trans-Manche ;

3. CONTENU DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

3.1. Définition des sections frontières

La validité du CS et de l'AMM sur la section frontière du pays voisin nécessite une définition précise et partagée de la limite des sections frontières. Conformément à la réglementation mentionnée à l'article 2.1, la définition des sections frontières doit être établie selon des caractéristiques et des règles d'exploitation similaires pour les deux réseaux.

L'annexe I présente les sections frontières entre la France et le Royaume-Uni ainsi qu'une définition fonctionnelle des limites opérationnelles de chaque section.

3.2. Autorisations

3.2.1. Autorisation de mise sur le marché des véhicules ferroviaires et autorisation par type de véhicule

Conformément aux dispositions de l'article 2.1 et sur le territoire défini à l'annexe I, la mise sur le marché d'un véhicule ferroviaire doit être autorisée par les parties compétentes. Reconnaissant la nécessité pour le demandeur de mettre en œuvre des exigences communes en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le cadre de ses activités sur les territoires britannique et français, cet accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place

competent party or parties systematically on each application for authorisation.

Appendix II sets out the practical arrangements for issuing a vehicle APOM in cross border areas.

3.2.2. Infrastructure authorisation for placing into service

In accordance with regulations set out in article 2.1, within the territory of the Channel Fixed Link, the placing into service of a fixed subsystem must be authorised by the competent parties. Recognising the need of the IM to implement common requirements regarding safety and interoperability across its activities on both UK and French territory, this cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated authorisations arrangements. In particular, the parties agree to set up systematic consultation between the competent parties for each application for authorisation.

Appendix VI sets out the practical arrangements for issuing authorisations for fixed subsystems within the Fixed Link.

3.2.3. Safety Certificate

In accordance with regulations set out in article 2.1, the SC issued on the territory of France or the United Kingdom may be valid in the neighbouring state without extension of the area of operation, and under certain conditions, in the cross-border area as defined in Appendix I to this Agreement. The present cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated certification arrangements. In particular, the parties agree to set up arrangements to consult the other competent parties systematically on each application for certification.

Appendix III sets out the practical arrangements for issuing the Safety Certificates in relation to the cross-border area.

3.2.4. Safety Authorisation

In accordance with regulations set out in article 2.1, the IM is able to manage and operate railway infrastructure and Shuttle services for road vehicles subject to

une consultation systématique des parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe II présente les modalités pratiques de délivrance d'une AMM dans le périmètre des sections frontières.

3.2.2. Autorisation de mise en service des infrastructures

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, sur le territoire de la liaison fixe trans-Manche, la mise sur le marché d'un sous-système fixe doit être autorisée par les parties compétentes. Reconnaissant la nécessité pour le GI de mettre en œuvre des exigences communes en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le cadre de ses activités sur les territoires britannique et français, cet accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place une consultation systématique entre les parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe VI présente les modalités pratiques de délivrance des autorisations pour les sous-systèmes fixes au sein de la liaison fixe trans-Manche.

3.2.3. Certificat de sécurité

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, le CS délivré sur le territoire français ou britannique peut être valable sans extension du domaine d'exploitation, et sous certaines conditions, sur la section frontière de l'Etat voisin telle que définie à l'annexe I du présent accord. Le présent accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place une consultation systématique des parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe III présente les modalités pratiques de délivrance des certificats de sécurité relatifs aux sections frontières.

3.2.4. Agrément de sécurité

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, le GI est en mesure de gérer et d'exploiter l'infrastructure ferroviaire et les services de navette pour les véhicules

obtaining a safety authorisation from the competent parties.

In the case of the Fixed Link, the competent parties shall cooperate in order to issue the necessary safety authorisations. The aim is to examine and issue safety authorisations for the Fixed Link in a coordinated and simultaneous manner.

Appendix IV sets out the practical arrangements for cooperation on safety authorisations.

3.3. Supervision

In accordance with regulations set out in article 2.1, common safety methods are established for the supervision by competent parties of the safety management activities of RUs after the issuing of SC and of IMs managing cross-border infrastructures after the issuing of safety authorisations.

The applicable legal framework also specifies the need for coordination between competent parties.

Appendix V sets out the practical arrangements for cooperation in the supervision of RUs and IMs.

3.4. Vehicle register

The competent parties undertake to cooperate and coordinate their activities regarding the registration of vehicles.

3.5. Test

For tests in cross-border areas that require trains running on the territory of both France and the United Kingdom, the competent parties shall coordinate their activities to issue the temporary authorisation.

In the event of a breach of safety, the competent parties may withdraw this authorisation at any time. They should inform each other when they take any urgent safety measures.

routiers sous réserve de l'obtention d'un agrément de sécurité auprès des parties compétentes.

Dans le cas de la Liaison Fixe trans-Manche, les parties compétentes coopèrent afin de délivrer les agréments de sécurité nécessaires. L'objectif est d'examiner et de délivrer les agréments de sécurité pour la Liaison Fixe trans-Manche de manière coordonnée et simultanée.

L'annexe IV présente les modalités pratiques de la coopération en matière d'agréments de sécurité.

3.3. Surveillance

Conformément aux dispositions énoncées à l'article 2.1, des méthodes de sécurité communes sont établies pour la surveillance par les parties compétentes des activités de gestion de la sécurité des EF après la délivrance du CS d'une part, et du GI gérant l'infrastructure transfrontalière après la délivrance des AS, d'autre part.

Le cadre juridique applicable précise également la nécessité d'une coordination entre les parties compétentes.

L'annexe V présente les modalités pratiques de la coopération en matière de surveillance des EF et des GI.

3.4. Registre des véhicules

Les parties compétentes s'engagent à coopérer et à coordonner leurs activités concernant l'immatriculation des véhicules.

3.5. Essai

Pour les essais dans les zones transfrontalières qui nécessitent que les trains circulent à la fois sur le territoire de la France et du Royaume-Uni, les parties compétentes coordonnent leurs activités pour délivrer l'autorisation temporaire.

En cas d'atteinte à la sécurité, les parties compétentes peuvent retirer cette autorisation à tout moment. Elles doivent s'informer mutuellement lorsqu'elles prennent des mesures de sécurité urgentes.

3.6. Cooperation on incidents and accidents

The parties undertake, in the event of incidents or accidents on the border sections, to cooperate and share relevant information rapidly. They undertake, as far as possible and in accordance with the relevant rules of confidentiality, to exchange relevant information and assessments relating to the reports and recommendations of national rail investigation bodies.

4. COMMUNICATION

4.1. Exchanges between the parties

The parties undertake to communicate any significant event that could impact on or be of interest to each other as soon as possible.

The parties also undertake to inform the others on authorisation or control processes provided for in this agreement or in the technical appendices as soon as possible, in particular in the event of any failure to comply with the deadlines relating to authorisation and assessment activities.

Under this agreement, the parties undertake to exchange good practices and make their specific experiences and feedback available to the other parties so as to improve the NSAs' performance of the duties devolved to them and to support continuous improvement in the safety performance of the railway system.

The parties hereby agree to inform each other in good time of any difficulties they may encounter in applying this agreement. In the event of any disagreement concerning the interpretation or implementation of the agreement, the parties shall endeavour to resolve their dispute amicably and as soon as possible.

The parties shall inform each other without delay of any proposed developments in the legal framework for railway safety and interoperability applicable to cross-border operations or the Fixed Link. Where developments have the potential to create variance between the requirements applicable on UK and French territory, the parties shall co-operate promptly to consider the equivalence of their requirements and determine if compliance can be cross-accepted on each other's territories.

3.6. Coopération en matière d'incidents et d'accidents

Les parties s'engagent, en cas d'incidents ou d'accidents sur les sections frontalières, à coopérer et à partager rapidement les informations pertinentes. Elles s'engagent, dans la mesure du possible et conformément aux règles de confidentialité applicables, à échanger les informations et les évaluations pertinentes relatives aux rapports et aux recommandations des organismes nationaux d'enquête ferroviaire.

4. COMMUNICATION

4.1. Échanges entre les parties

Les parties s'engagent à communiquer dans les meilleurs délais tout événement significatif qui pourrait avoir un impact ou un intérêt pour l'ensemble des parties.

Les parties s'engagent également à informer l'ensemble des parties dans les meilleurs délais des processus d'autorisation ou de contrôle prévus dans le présent accord ou dans les annexes techniques, notamment en cas de non-respect des délais relatifs aux activités d'autorisation et d'évaluation.

Dans le cadre du présent accord, les parties s'engagent à échanger les bonnes pratiques et à mettre leurs expériences spécifiques et leur retour d'information à la disposition de leurs partenaires afin d'améliorer l'exécution par les ANS des tâches qui leur sont dévolues et de soutenir l'amélioration continue des performances de sécurité du système ferroviaire.

Les parties conviennent d'informer l'ensemble des parties en temps utile de toute difficulté qu'elles pourraient rencontrer dans la mise en œuvre du présent accord. En cas de difficulté concernant l'interprétation ou la mise en œuvre de l'accord, les parties s'efforcent de résoudre leur différend à l'amiable et dans les meilleurs délais.

Les parties s'informent mutuellement et sans délai de toute évolution proposée du cadre juridique pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire applicable aux opérations transfrontalières ou à la Liaison Fixe. Lorsque des développements sont susceptibles de créer des divergences entre les exigences applicables sur les territoires britannique et français, les parties coopèrent rapidement pour examiner l'équivalence de leurs exigences et déterminer si la conformité peut être

acceptée de manière réciproque sur leurs territoires respectifs.

4.2. Nomination of each party's contact persons

Each party shall identify and nominate contact persons from their authority with the following responsibilities:

- A contact person responsible for monitoring the agreement. This contact person shall also arrange for the technical, organisational and strategic decisions to be endorsed by the relevant senior managers
- A technical contact person or persons responsible for the organisation and monitoring of joint authorisation applications.
- A technical contact person or persons responsible for the organisation and monitoring of joint supervision activities

The nominated contact persons from authorities shall provide an e-mail address and a telephone number for direct exchanges between the parties concerned.

4.3. Publication of this Agreement and its Technical Appendixes

The present agreement shall enter into force upon signatures by parties in accordance with the terms and conditions outlined in Article 7

The parties agree to publish the agreement on their websites.

In addition, the parties undertake to inform and communicate with affected stakeholders on this agreement as soon as possible upon its adoption.

4.2. Désignation des personnes de contact de chaque partie

Chaque partie identifie et nomme des personnes de contact de son autorité ayant les responsabilités suivantes :

- Une personne de contact responsable du suivi de l'accord. Cette personne de contact prend également les dispositions nécessaires pour que les décisions techniques, organisationnelles et stratégiques soient approuvées par les cadres supérieurs concernés.
- Une ou plusieurs personnes de contact techniques responsables de l'organisation et du suivi des demandes conjointes d'autorisation,
- Une ou plusieurs personnes de contact techniques responsables de l'organisation et du suivi des activités de surveillance conjointe.

Les personnes de contact désignées par les autorités fournissent une adresse électronique et un numéro de téléphone pour les échanges directs entre les parties concernées.

4.3. Publication du présent accord et de ses appendices techniques

Le présent accord entrera en vigueur dès sa signature par les parties conformément aux conditions énoncées à l'article 7.

Les parties s'engagent à publier l'accord sur leur site Internet.

En outre, les parties s'engagent à informer et à communiquer avec le secteur sur le présent accord dès que possible après son adoption.

5. CONFIDENTIALITY

Subject to international, European and national regulations on the right of access to documents, the parties undertake to keep confidential any document or information shared between them. The parties shall be responsible for the respect of this obligation by their own staff.

Unless the relevant parties have agreed to the disclosure of information or it is already in the public domain, the obligation of confidentiality shall apply in particular to the annual safety reports of the RUs, the programmes and monitoring reports of the NSAs, information freely communicated by persons in the course of monitoring activities, as well as safety event information gathered by the NSAs.

Such information shall be handled in compliance with the relevant European and national regulations on the protection of individuals and relating to the processing of personal data.

Where a third party demands access or disclosure of confidential documents or information under this Article to one of the parties, which has been communicated to it by the other party, the party referred shall redirect the request to the NSA that originally provided the documents or information concerned. Requests shall be dealt with within a reasonable period of time consistent with the national law of the NSA concerned whether or not the request is admissible.

The present confidentiality obligation shall remain in force after termination of the present Agreement.

6. MONITORING OF THE AGREEMENT AND AMENDMENTS

6.1. Agreement monitoring meetings

When following-up this cooperation Agreement, the parties shall meet regularly – in principle at least once a year, as and when necessary and at the request of at least one party. During such meetings, the parties may make proposals based on the experience of applying the cooperation agreement.

If at least one of the parties expresses the need, additional meetings may be held.

Unless otherwise agreed, the participants to the meetings shall include the signatories to this agreement

5. CONFIDENTIALITÉ

Sous réserve des réglementations internationales, européennes et nationales en matière de droit d'accès aux documents administratifs, les parties s'engagent à garantir la confidentialité de tous documents et informations qu'elles se seront échangées. Les parties sont responsables du respect de cette obligation par leur propre personnel.

Sauf si les parties concernées ont accepté la divulgation d'informations ou si celles-ci sont déjà dans le domaine public, l'obligation de confidentialité vaut en particulier pour les rapports annuels de sécurité des EF, les programmes et les rapports de surveillance des ANS, les informations communiquées librement par les personnes au cours d'activités de surveillance, ainsi que les évènements de sécurité collectés entre les ANS.

Les informations sont traitées dans le respect de la réglementation européenne et nationale applicable en matière de protection des personnes physiques quant au traitement de données à caractère personnel.

Lorsqu'un tiers saisit l'une des parties d'une demande d'accès ou de divulgation à des documents ou informations confidentiels en vertu du présent article, qui lui ont été communiquées par une autre partie, la partie saisie redirige la demande vers la partie à l'origine des documents ou informations concernés. Les demandes sont traitées dans un délai raisonnable compatible avec le droit national de l'ANS concernée que cette demande soit recevable ou non.

La présente obligation de confidentialité demeure après l'extinction du présent accord.

6. SUIVI DE L'ACCORD ET DES MODIFICATIONS

6.1. Réunions de suivi des accords

Dans le cadre du suivi du présent accord de coopération, les parties se réunissent régulièrement - en principe au moins une fois par an - en fonction des besoins et à la demande d'au moins une des parties. Au cours de ces réunions, les parties peuvent faire des propositions pour la mise en œuvre de l'accord de coopération.

Si au moins une des parties en exprime le besoin, des réunions supplémentaires peuvent être organisées.

Sauf convention contraire, les participants aux réunions comprennent les signataires du présent accord (ou leur

(or their representative) and the nominated contact persons or persons authorised to act in their place.

Meetings shall take place alternately in the UK and France or via electronic means, with the host party acting as Chair.

The working language of meetings will be decided by agreement of the parties, with the host party arranging interpretation, as necessary.

6.2. Working Groups

The Parties agree to set up a working group to coordinate their activities in scope of this agreement (authorisation and supervision activities). Progress and decisions of the working group shall be presented at the meeting(s) of the NSAs envisaged in Article 6.1.

The working group shall meet at least four times per year, alternately in the UK and France or via electronic means, unless the parties agree otherwise.

Unless otherwise agreed, the participants to the meetings shall include the relevant technical contact persons or persons authorised to act in their place.

The working language of meetings will be decided by agreement of the parties, with the host party arranging interpretation as necessary.

The parties agree to provide an appropriate and balanced level of resource and expertise to the meetings and activities of the working group.

By agreement of the parties, relevant stakeholders (for example : RUs, IM, etc.) may be invited to participate in Working Group meetings.

6.3. Amendments to the Agreement and the Technical Appendices

The Parties agree that the terms and conditions of the present Agreement and the Technical Appendices will be reviewed at the request of either party. A comprehensive drafting proposal shall be submitted by the requesting party to the other party for comment and agreement prior to adoption. The parties shall use their best endeavours to devise a mutually acceptable version, to the benefit of both parties.

représentant) et les personnes de contact désignées ou les personnes autorisées à agir à leur place.

Les réunions se tiennent alternativement au Royaume-Uni et en France ou par visioconférence , la partie hôte assurant la présidence.

La langue de travail des réunions est déterminée par accord entre les parties, la partie hôte assurant l'interprétation si nécessaire.

6.2. Groupes de Travail

Les parties conviennent de mettre en place un groupe de travail pour coordonner leurs activités dans le cadre du présent accord (activités d'autorisation et de surveillance). Les progrès et les décisions du groupe de travail sont présentés lors de la ou des réunions des parties prévues à l'article 6.1.

Le groupe de travail se réunit au moins quatre fois par an, alternativement au Royaume-Uni et en France ou par visioconférence, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

Sauf accord contraire, les participants aux réunions comprennent les personnes de contact techniques concernées ou les personnes autorisées à agir à leur place.

La langue de travail des réunions est déterminée par accord entre les parties, la partie hôte assurant l'interprétation si nécessaire.

Les parties conviennent de fournir un niveau approprié et équilibré de ressources et d'expertise pour les réunions et les activités du groupe de travail.

Sous réserve de l'accord des parties, des acteurs pertinents (par exemple: EF, GI, etc.) peuvent être invités à participer aux réunions des groupes de travail.

6.3. Modifications de l'accord et des annexes techniques

Les parties conviennent que les termes et conditions du présent accord et des annexes techniques seront réexaminés à la demande de l'une ou l'autre partie. Une proposition de rédaction complète est soumise par la partie requérante à l'autre partie pour commentaires et accord avant adoption. Les parties font tout leur possible pour élaborer une version mutuellement acceptable, dans l'intérêt des deux parties.

Upon signature by both parties, a consolidated version of the Agreement and the Appendices shall be made available in accordance with Article 4.3.

7. ENTRY IN FORCE AND VALIDITY

This agreement shall enter into force as from 1 January 2021 upon signature by all parties.

Each Technical Appendix shall enter into force upon signature by all parties and may be amended by written agreement of the parties.

Each party may decide at any time unilaterally to terminate this Agreement subject to providing 3 (three) months' notice to the other party. Such termination shall be notified by registered letter with acknowledgement of receipt to the other party to the present Agreement. Parties will continue to be bound by their obligations under the Agreement during the notice period.

TECHNICAL APPENDICES

Appendix I: Definition of border sections

Appendix II: Authorisation to place a vehicle on the market

Appendix III: Safety Certificate

Appendix IV: Safety Authorisation

Appendix V: Supervision

Appendix VI: Infrastructure authorisation for placing on the market

Dès la signature par les deux parties, une version consolidée de l'accord et des annexes est mise à disposition conformément à l'article 4.3.

7. ENTRÉE EN VIGUEUR ET VALIDITÉ

Le présent accord entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021 dès sa signature par l'ensemble des parties.

Chaque annexe technique entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties et peut être modifiée par accord écrit des parties.

Chaque partie peut décider à tout moment de résilier unilatéralement le présent accord moyennant un préavis de 3 (trois) mois à l'autre partie. Cette résiliation est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre partie au présent accord. Les parties continueront à être liées par leurs obligations au titre du présent accord pendant la période de préavis.

ANNEXES TECHNIQUES

Annexe I : Définition des sections frontières

Annexe II : Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule

Annexe III : Certificat de sécurité

Annexe IV : Agrément de sécurité

Annexe V : Surveillance

Annexe VI : Autorisation de mise sur le marché des infrastructures

Date : 7 January 2021



Ian Prosser CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, Office of Rail and Road (ORR)

Date : 7 January 2021



Geoffrey Podger CB, Président de la Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG)

Date : 7 January 2021



Laurent Cébulski, Directeur Général de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)