

**CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION**  
**COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE**

**Secretariat**  
**Office of Rail and Road**  
**25 Cabot Square**  
**LONDON**  
**E14 4QZ**  
**Direct line: 020 7282 2168**

**M.T.E**  
**DGITM/DTFFP**  
**Secrétariat Général au Tunnel sous la**  
**Manche**  
**Tour Séquoia**  
**92055 PARIS LA DEFENSE cedex**  
**Téléphone: 01 40 81 78 81**

London and Paris, 14 April 2022

References: 01/22/23\_16240

**Subject: Consultation regarding the draft Regulation of the IGC on the Safety and the Interoperability requirements within the Channel Fixed Link**

**Attachments:** Explanatory note  
Draft IGC Regulation in French and English

Since the withdrawal of the United-Kingdom from the European Union, the Intergovernmental Commission (IGC) Regulation on the Safety of the Channel Fixed Link, made on 24 January 2007 and amended on 6 February 2013, is only applicable to the UK section of the Fixed Link.

This regulation has been suspended for the French section since 1 January 2021 by the transposition of the technical pillar of the 4<sup>th</sup> railway package following the entry into force of *Decree No. 2020-1821 of 29 December 2020 on the safety and interoperability of the French part of the Channel Fixed Link*.

Under the aegis of the IGC, representatives of the French and British governments have developed a new IGC regulation aligning where possible the safety and interoperability regulations applicable on both sides of the border in the Channel Fixed Link.

Thus, for France, the technical pillar of the 4<sup>th</sup> railway package will ultimately be transposed by the new IGC Regulation, once adopted, and the aforementioned Decree, which will be amended to take the former into account. For the UK, this new IGC Regulation represents an evolution of the safety and interoperability regulations applicable to the UK section of the Fixed Link.

This new IGC Regulation will repeal the IGC Regulation amended in 2013.

We would be grateful for any comments, remarks or questions stakeholders may have on this draft by 31 May 2022.

This consultation follows a separate survey submitted by the UK government to stakeholders on the principles of the draft IGC Regulation, which ran from 4 January to 7 March 2022.

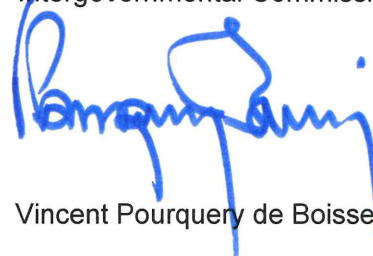
The French and UK Secretariats of the IGC are at disposal to provide any clarification or additional information required.

Chair of the Intergovernmental Commission



Geoffrey Podger

Head of the French Delegation to the  
Intergovernmental Commission



Vincent Pourquery de Boisserin

**DRAFT REGULATION OF THE  
INTERGOVERNMENTAL COMMISSION (IGC) ON  
SAFETY AND INTEROPERABILITY REQUIREMENTS  
WITHIN THE CHANNEL FIXED LINK**

1. The new Intergovernmental Commission (IGC) Regulation will maintain a coherent and consistent legal framework for safety and interoperability throughout the whole of the Channel Fixed Link that is compatible with the 4th European Railway Package with regard to the French section of the Fixed Link.
2. It will be adopted by the IGC in accordance with Article 10 of the Treaty of Canterbury (1986) and will be signed by the Heads of the two delegations to the IGC, under whose auspices it has been negotiated. It will not modify any provisions of the Treaty of Canterbury.
3. Unlike the bilaterall agreements negotiated between France and the UK on the mutual recognition of operator licences, train driving licences and safety certification, which apply between Calais-Frethun and Dollands Moor and Ashford International, the new IGC Regulation will only apply within the Channel Fixed Link.
4. The new IGC Regulation will confirm the end of the national safety authority competence exercised to date by the IGC for the UK section of the Channel Fixed Link. Going forwards, that role will be performed by the Office of Road and Rail (ORR). On the French side, this role has been performed by the Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) since 1<sup>st</sup> January 2021.
5. The draft IGC Regulation contains provisions on cooperation between the two national safety authorities, ORR and EPSF, and on their interactions with the IGC.

**PROJET DE REGLEMENT DE LA COMMISSION  
INTERGOUVERNEMENTALE (CIG) RELATIF AUX  
EXIGENCES DE SECURITE ET D'INTEROPERABILITE  
AU SEIN DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE**

1. Le nouveau règlement de la Commission intergouvernementale (CIG) maintiendra un cadre juridique cohérent en matière de sécurité et d'interopérabilité sur l'ensemble de la liaison fixe trans-Manche, compatible avec le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire européen pour ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe.
2. Il sera adopté par la CIG conformément à l'article 10 du Traité de Cantorbéry, et sera signé par les présidents des deux délégations à la CIG, sous l'égide de laquelle sa négociation a été menée. Il ne modifiera aucune des dispositions du Traité de Cantorbéry.
3. A la différence des accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle en matière de licences d'entreprise ferroviaire, de licences de conducteur de train et de certifications de sécurité, négociés entre la France et le Royaume-Uni, qui s'appliquent entre Calais-Fréthun et Dollands Moor et Ashford International, le nouveau règlement de la CIG s'appliquera uniquement à la liaison fixe trans-Manche.
4. Le nouveau règlement de la CIG entérinera la fin de la compétence d'autorité nationale de sécurité exercée à ce jour par la CIG pour la partie britannique de la liaison fixe trans-Manche. A l'avenir, ce rôle sera assuré par l'Office of Rail and Roads (ORR). Côté français cette compétence est exercée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).
5. Le projet de nouveau règlement de la CIG contient des dispositions relatives à la coopération entre les deux autorités EPSF et ORR, et à leurs relations avec la CIG.

6. As regards safety certificates, the draft IGC Regulation refers to the provisions of the bilateral agreement (otherwise known as the 10(9)(a) agreement) which is being finalised. It is also intended that this bilateral agreement and the new IGC Regulation will enter into force at the same time.
7. The new IGC Regulation will replace the current framework for safety certificates issued in the UK section of the Fixed Link (Part A and Part B safety certificates) with Great Britain (GB) Single Safety Certificates to be issued by the ORR. Existing valid ORR-issued Part A and IGC-issued Part B safety certificates, issued for the UK section of the Channel Fixed Link will, however, remain valid until they expire.
8. In the draft IGC Regulation, wherever it has been possible to draft common provisions, a common clause has been inserted. This is particularly the case for the provisions applicable to both "European" and "GB" single safety certificates.
9. On the other hand, where provisions concern only European Single Safety Certificates (e.g. involving obligations to the European Union Agency for Railways), these have been drafted in such a way that they do not apply to GB Single Safety Certificates, thus allowing each Party to fulfil its respective obligations.
10. While EU law no longer applies in Great Britain, the draft IGC Regulation contains references to 'retained' EU law, which means references to those EU Regulations as retained in English law, and as amended or modified on or before the day on which the IGC Regulation comes into force. Article 2(3) of the IGC Regulation provides an explanation for this.
6. En ce qui concerne les certificats de sécurité, le projet de règlement renvoie aux dispositions de l'accord bilatéral en cours de finalisation (couramment appelé « l'accord 10.9.a »). Il est d'ailleurs prévu que cet accord bilatéral et le nouveau règlement de la CIG entrent en vigueur concomitamment.
7. Le nouveau règlement de la CIG remplacera le dispositif actuel de certification de sécurité délivrée pour la partie britannique de la Liaison fixe (certificats de sécurité parties A et B) par des certificats de sécurité uniques britanniques que délivrera l'ORR. Les certificats de sécurité en cours de validité délivrés pour la partie britannique de la Liaison fixe par l'ORR (partie A) et par la CIG (partie B) resteront cependant valides jusqu'à leur expiration.
8. Dans le projet de règlement de la CIG, chaque fois qu'il a été possible de rédiger des dispositions communes, une clause commune a été insérée. Ceci est en particulier le cas pour les dispositions applicables à la fois aux certificats de sécurité uniques « européens » et aux certificats de sécurité uniques « britanniques ».
9. En revanche, lorsque des dispositions concernaient uniquement les certificats de sécurité uniques européens (par exemple concernant des obligations envers l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer), celles-ci ont été rédigées de telle sorte qu'elles ne s'appliquent pas aux certificats de sécurité uniques britanniques, permettant ainsi à chaque Partie de respecter ses obligations respectives.
10. Bien que le droit européen ne s'applique plus en Grande-Bretagne, le projet de règlement de la CIG mentionne des dispositions du droit européen telles que « retenues en droit britannique », ce qui signifie reprises en droit britannique et amendées ou modifiées jusqu'au jour d'entrée en vigueur du nouveau règlement de la CIG. Le paragraphe 3 de l'article 2 du nouveau règlement de la CIG en donne une explication.

11. In terms of interoperability, as Technical Specifications for Interoperability (TSIs) no longer apply in GB, reference is made to the applicable GB standards, the National Technical Specification Notices (NTSNs), which largely reproduce the technical requirements within TSIs.

11. En matière d'interopérabilité, les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ne sont plus applicables en Grande-Bretagne, il est donc fait référence aux normes britanniques applicables, à savoir les notices nationales de spécifications techniques (*National Technical Specification Notices* – NTSN), qui reproduisent largement les exigences techniques contenues dans les STI.

**REGULATION  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION  
ON THE SAFETY AND INTEROPERABILITY REQUIREMENTS  
WITHIN THE CHANNEL FIXED LINK**

THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION, established to supervise all matters concerning the construction and operation of the Fixed Link in the name of the British and French governments and by delegation from them;

Having regard to the 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, signed at Canterbury on 12 February 1986 (“the Treaty of Canterbury”), and in particular Articles 1 and 10 thereof;

Having regard to the notification on 29 March 2017 by the United Kingdom to the European Council of its intention to withdraw from the Union, formally triggering the application of Article 50 of the Treaty on European Union;

Having regard to the consequences for the safety and interoperability regime applicable to the Fixed Link of the United Kingdom’s withdrawal from the European Union at 11pm on 31 January 2020 and the end of the transition period at 11pm on 31 December 2020;

Having regard to Directive 2016/797/EU of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system of the European Union (recast)

Having regard to Directive 2016/798/EU of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast);

Having regard to the agreement between the government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the government of the French Republic concerning safety certification in respect of rail transport services through the Channel Fixed Link, signed on XX March 2022;

Having regard as far as France is concerned as a Member State of the European Union, to

- Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community;
- Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (Recast);
- Commission Regulation (EU) N°1078/2012 of 16 November 2012 on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and by entities in charge of maintenance;
- 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 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 Delegated 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 Implementing Regulation 402/2013 of 30 April 2013 on the common safety method for risk evaluation and assessment and repealing Regulation (EC) No 352/2009;
- Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004
- 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;
- 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 Implementing Decision (EU) 2018/1614 of 25 October 2018 laying down specifications for the vehicle registers referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council and amending and repealing Commission Decision 2007/756/EC;
- 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) 2019/777 of 16 May 2019 on the common specifications for the register of railway infrastructure and repealing Implementing Decision 2014/880/EU.
- The French Transport Code;
- Decree No 2006-369 of 28 March 2006 on the tasks and articles of association of the Etablissement public de sécurité ferroviaire;
- Decree No 2020-1821 of 29 December 2020 on the rail safety and interoperability of the French section of the Channel Fixed Link;



Having regard, as far as the UK is concerned, to the Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006, the Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010, the Railways (Interoperability) Regulations 2011, and the following retained EU law:

- Commission Regulation (EU) N°1078/2012 of 16 November 2012 on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and by entities in charge of maintenance;
- 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 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 Delegated 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 Implementing Regulation 402/2013 of 30 April 2013 on the common safety method for risk evaluation and assessment and repealing Regulation (EC) No 352/2009;
- 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;
- 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; and
- 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

Considering the need to maintain a coherent legal framework throughout the Fixed Link;

Considering the importance of ongoing cooperation and information sharing between the French and UK governments regarding the development of Technical Specifications for Interoperability and National Technical Specification Notices;

Considering the importance of ongoing cooperation between the Intergovernmental Commission, the Office of Rail and Road and the Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire in relation to the safety and interoperability of the Fixed Link;

HAS ADOPTED the following Regulation:

## **CHAPTER I: GENERAL PROVISIONS**

### **ARTICLE 1**

#### **Purpose**

The purpose of this IGC Regulation is to set out safety and interoperability requirements applicable to the Fixed Link.

### **ARTICLE 2**

#### **Interpretation**

1. For the purposes of this IGC Regulation, the following definitions apply:
  - 1) “Accident” means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences: accidents are divided into the following categories: collisions: derailments; level crossing accidents; accidents to persons involving rolling stock in motion: fires and others;
  - 2) “Agency” means the agency established by Regulation 2016/796 of the European Parliament and the Council of 11 May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004;
  - 3) “area of operation” means, in France, a network or networks within one or more Member States of the European Union where a railway undertaking intends to operate, and, in the United Kingdom, a network or networks within the United Kingdom where a Railway Undertaking intends to operate;
  - 4) “Area of use of a vehicle” or “area of use” means a network or networks in which a vehicle is intended to be used;
  - 5) “bilateral agreement on safety certification” means the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the French Republic concerning safety certification in respect of rail transport services through the Channel Tunnel done at [add place of signature] on [add date of signature] 2022;

- 6) “certification body” means a body, responsible for the certification of entities in charge of maintenance or for certification of the entity or organisation that fulfil maintenance functions referred to in sub-paragraphs 5(b), (c) or (d) of Article 16 of this IGC Regulation, or parts of those functions;
- 7) “common safety methods” or “CSM” means:
- (i) for the French section of the Fixed Link, the common safety methods referred to in Article 6 of the Safety Directive;
  - (ii) for the UK section of the Fixed Link, retained Commission Regulation (EU) 1078/2012, retained Commission Implementing Regulation (EU) 402/2013, retained Commission Delegated Regulation (EU) 2018/761 and retained Commission Regulation (EU) 2018/762;
- 8) “Common Section” means that part of the Fixed Link which is normally used by all categories of trains for the delivery of the services described in Article 1 of the Intergovernmental Commission Regulation of 23 July 2009 on the use of the Channel Tunnel;
- 9) “Concession” has the meaning given in Article 1 of the Treaty;
- 10) “Concessionaires” has the meaning given in Article 1 of the Treaty;
- 11) “contracting entity” means a public or private entity which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem;
- 12) “declaration of verification” means respectively –
- (i) In France, an ‘EC’ declaration of verification as defined in European law;
  - (ii) In the UK, a “UK” declaration of verification as defined in English law;
- 13) “entity in charge of maintenance” or “ECM” means an entity in charge of the maintenance of a vehicle and registered as such in one of the vehicle registers specified in Article 25 of this IGC Regulation ;
- 14) “ECM certificate” means an entity in charge of maintenance certificate;
- 15) “EPSF” means Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, as defined in the French Transport Code, in particular Article L.2221-1;
- 16) “ERTMS” means European Rail Traffic Management System, as defined in the French Transport Code, in particular Article L.2221-1;

17) “Essential requirements” means respectively:

- (i) in France, all the conditions set out in Annex III of the Interoperability Directive which must be met by the Union rail system, the subsystems, and the interoperability constituents, including interfaces;
- (ii) in the UK, all the conditions set out in English law which must be met by the UK rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;

18) “EU accredited body” means a body that has obtained accreditation as defined in Article 2 of the EU ECM Regulation;

19) “EU ECM Regulation” means Commission Implementing Regulation (EU) 779/2019 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;

20) “EU single safety certificate” means a single safety certificate issued in the EU pursuant to Articles 10(5) or (8) of the Safety Directive, with an area of operation covering the French section of the Fixed Link;

21) “EU vehicle authorisation” means a vehicle authorisation for placing on the market issued in the EU pursuant to Article 21(5) or Article 21(8) of the Interoperability Directive for an area of use including the French section of the Fixed Link;

22) “Fixed installation” means any trackside control-command and signalling, energy or infrastructure subsystem;

23) “Fixed Link” means the Channel Fixed Link as defined in Article 1(2) of the Treaty;

24) “French section of the Fixed Link” means the part of the Fixed Link located on the French side of the frontier between the United Kingdom and France, as established by Article 3 of the Treaty of Canterbury, as regards any matter related to the Fixed Link;

25) “GB single safety certificate” means a single safety certificate issued by the ORR in accordance with Article 8 of this IGC Regulation;

26) “GB vehicle authorisation” means a vehicle authorisation for placing on the market issued by the ORR for the UK section of the Fixed Link in accordance with this IGC Regulation and retained Commission Implementing Regulation (EU) 2018/545;

27) “IGC Regulation” means this Regulation of the Intergovernmental Commission on the safety and interoperability requirements of the Fixed Link;

28) “incident” means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations;

- 29) “infrastructure manager” means any body or firm responsible in particular for establishing, managing and maintaining railway infrastructure, including traffic management and control-command and signalling; the functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or firms;
- 30) “Intergovernmental Commission” (“IGC”) means the Intergovernmental Commission, established by Article 10 of the Treaty to supervise, in the name and on behalf of the governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of the French Republic, all matters concerning the construction and operation of the Fixed Link;
- 31) “interoperability constituent” means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem, upon which the interoperability of the UK rail system or EU rail system depends directly or indirectly, as appropriate, including both tangible objects and intangible objects;
- 32) “Interoperability Directive” means Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union (recast);
- 33) “investigating bodies” means the national British and French investigating bodies, respectively:
- (i) the Rail Accident Investigation Branch (“RAIB”) established by the Railways and Transport Safety Act 2003;
  - (ii) the French Office for the investigation of land transport accidents (bureau d’enquêtes sur les accidents de transport terrestre “BEA-TT”) established by Articles L. 1621-1 to L. 1621-20 of the French Transport Code;
- 34) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- 35) “keeper” means the natural or legal person that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in a vehicle register as referred to in Article 25 of this IGC Regulation;
- 36) “mobile subsystem” means the rolling stock subsystem and the on-board control-command and signalling subsystem;
- 37) “national rules” means respectively –
- (i) in France, all binding rules adopted in France, irrespective of the body issuing them, which contain railway safety or technical requirements, other than those laid down by the European Union or international rules, and which are

applicable within the French section of the Fixed Link to railway undertakings, infrastructure managers or third parties;

- (ii) in the UK, all binding rules adopted in the UK, irrespective of the body issuing them, which contain railway safety or technical requirements, other than those contained in National Technical Specification Notices or laid down by international rules, and which are applicable within the UK section of the Fixed Link to railway undertakings, infrastructure managers or third parties;

38) “national safety authority” means –

- (i) for the UK section of the Fixed Link, the ORR;
- (ii) for the French section of the Fixed Link, EPSF;

39) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of a rail system;

40) “National Technical Specification Notices” or “NTSNs” means national technical specification notices published in the UK pursuant to Regulation 3B of the Railways (Interoperability) Regulations 2011;

41) “ORR” means the Office of Rail and Road established by section 15 of the Railways and Transport Safety Act 2003 as the Office of Rail Regulation and subsequently renamed by the Office of Rail Regulation (Change of Name) Regulations (SI 2015/1682);

42) “OSS” means the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004;

43) “Placing in service” means all of the operations by which a subsystem is put into its operational service;

44) “placing on the market” means respectively –

- (i) in France, the first making available on the European Union’s market of an interoperability constituent, subsystem or vehicle ready to function in its design operating state;
- (ii) in the United Kingdom, the first making available on the United Kingdom’s market of an interoperability constituent, subsystem or vehicle ready to function in its design operating state;

45) “railway undertaking” means:

- (i) in the French section of the Fixed Link, a railway undertaking as defined in paragraph 3 of Article 3 of the Safety Directive; and
  - (ii) in the UK section of the Fixed Link, any public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking is to ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;
- 46) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part of it which does not change the overall performance of the subsystem;
- 47) “RIR” means the Railways (Interoperability) Regulations 2011 (SI 2011/3066);
- 48) “Safety Directive” means Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety (recast), as amended by Directive (EU) 2020/700 of the European Parliament and of the Council of 25 May 2020 and by Regulation (EU) 2020/1530 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2020;
- 49) “safety management system” means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations which comply with Article 7 of this IGC Regulation.
- 50) “serious accident” means any train collision or derailment of trains resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other accident with the same consequences which has an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; ‘extensive damage’ means damage that can be immediately assessed by the investigating body to cost at least EUR 2,000,000 or GBP £1780 000 in total;
- 51) “serious safety risk” means a serious instance of non-compliance with legal obligations or safety requirements that may, in itself, or in a series of consequential events, cause an accident or serious accident.
- 52) “subsystems” means:
  - (i) In relation to the French section of the Fixed Link, those subsystems or parts of subsystems listed in Annex II of the Interoperability Directive;
  - (ii) In relation to the UK section of the Fixed Link, those subsystems or parts of subsystems listed in RIR.
- 53) “technical specification for interoperability” or “TSI” means technical specification for interoperability as defined in paragraph 11 of Article 2 of the Interoperability Directive.
- 54) “technical standards” means –

- (i) for the French section of the Fixed Link, technical specifications for interoperability adopted in accordance with the Interoperability Directive by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the Union rail system;
  - (ii) for the UK section of the Fixed Link, national technical specification notices published by the Secretary of State setting out the standards, technical specifications and technical rules by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements;
  - (iii) for the UK and French section of the Fixed Link, any applicable national rules relating to interoperability of constituents, subsystems or vehicles;
- 55) “Treaty” means the 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 cross-channel fixed link, signed at Canterbury on 12 February 1986;
- 56) “UK accredited body” means a body that has obtained accreditation as defined in Article 2 of the UK ECM Regulation;
- 57) “UK ECM Regulation” means retained 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;
- 58) “UK rail system” means the structure composed of lines and fixed installations of the existing rail system in the United Kingdom plus the vehicles of all categories and origin travelling on that infrastructure;
- 59) “UK section of the Fixed Link” means the part of the Fixed Link located on the UK side of the frontier between the United Kingdom and France, as established by Article 3 of the Treaty, as regards any matter related to the Fixed Link;
- 60) “Union rail system” means the Union rail system as defined in point 1 of Article 2 of the Interoperability Directive;
- 61) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part of it which results in a change in the technical file accompanying the declaration of verification, if that technical file exists, and which improves the overall performance of the subsystem;
- 62) “vehicle” means a railway vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems;
2. Each national safety authority is competent to exercise its functions within its respective section of the Fixed Link only. To that extent, EPSF is competent in respect of the French section of the Fixed Link and the ORR is competent in respect of the UK section of the Fixed



Link. References in this IGC Regulation to the “competent” national safety authority, or the national safety authority that is “competent” in respect of a section of the Fixed Link, are to be construed accordingly.

3. For the purposes of this IGC Regulation, references to ‘retained’ Commission Regulation, Commission Delegated Regulation and Commission Implementing Regulation shall be construed as references to those Regulations as retained in English law by section 3 of the European Union (Withdrawal) Act 2018 and as amended or modified on or before the day on which this IGC Regulation comes into force.
4. Where there are references to ‘NTSs’ and ‘TSIs’ in provisions of the Regulation, any non-applications of, or exemptions or derogations from, those NTSs or TSIs, as applicable in English law or European and French law respectively, shall apply.
5. Nothing in this IGC Regulation shall be taken as altering the applicability of the provisions in the Convention on International Carriage by Rail (‘COTIF’).
6. The legislation referred to in this IGC Regulation is to that legislation in force on the day that this Regulation enters into force.

### **ARTICLE 3**

#### **Coherence of the legal framework of the Fixed Link**

1. This IGC Regulation is without prejudice to the functions of the IGC under Article 10 of the Treaty and the Concession.
2. The IGC may in particular give advice or make recommendations in order to improve the coordination of legislative and regulatory changes and to support the coherence of the legal framework applicable to the safety and interoperability of the Fixed Link.
3. In accordance with Article 11(4) of this IGC Regulation, the IGC shall be consulted in the event of a risk of clearly incompatible decisions by the national safety authorities which could seriously affect the level of safety of the Fixed Link.

## **CHAPTER II: SAFETY**

### **ARTICLE 4**

#### **Role of the Infrastructure Manager**

1. The Concessionaires are the infrastructure manager for the Fixed Link.
2. Without prejudice to civil liability established in conformity with legal requirements, the Concessionaires are responsible for the part of the UK rail system located in the UK section of the Fixed Link and the part of the Union rail system located in the French section of the Fixed Link and their safe operation, including the supply of material and the contracting of services, vis-à-vis users, customers, the workers concerned and third parties.
3. For this purpose and without prejudice to their responsibilities under the Concession, the Concessionaires shall take all necessary measures and in particular shall:
  - a. implement any necessary risk control measures, where appropriate in co-operation with railway undertakings;
  - b. comply with relevant UK and EU legislation and relevant national rules applying to the UK and Union rail systems;
  - c. be responsible for the compliance of the shuttle service operations for road vehicles with the safety requirements for the Common Section;
  - d. ensure that vehicles used for operating shuttle services for road vehicles are authorised to run on the Common Section;
  - e. ensure that vehicles used to operate their shuttle services for road vehicles are in safe condition;
  - f. ensure that railway undertakings and sub-contractors have access to all information necessary for them to fulfil their responsibilities on the training and certification of staff undertaking safety-related work, including information on specific procedures for preventing and protecting against risks in the Fixed Link;
  - g. ensure that their staff undertaking safety-related work have been trained, and possess and maintain the appropriate skills and certification;
  - h. take any necessary protective measures if they identify, or are advised of, a situation presenting a clear and present safety risk arising from defects, construction non-conformities or malfunctions of technical equipment, including those of structural subsystems, and report those risks to the relevant parties involved, in order to enable them to take any necessary further corrective action;

- i. advise the IGC and the national safety authorities of any safety risks identified pursuant to subparagraph (viii) and of any protective measures taken, in order for the national safety authorities to assess the action to be taken, in particular action under paragraphs 14 and 15 of Article 8 of this IGC Regulation;
- j. where applicable, contractually require third parties, which shall not include the railway undertakings, having a potential impact on the safe operation of the Fixed Link to implement risk management measures. These contractual provisions shall be notified to the national safety authorities at their request.

## **ARTICLE 5**

### **Role of the railway undertakings**

1. Without prejudice to civil liability established in conformity with legal requirements, every railway undertaking is responsible for the safe operation of its activities on the Common Section, including the supply of material and the contracting of services vis-à-vis users, customers, the workers concerned and third parties.
2. For this purpose railway undertakings shall take all appropriate measures and in particular shall:
  - a. implement any necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with the Concessionaires;
  - b. comply with relevant UK and EU legislation and relevant national rules applying to the UK and Union rail systems;
  - c. ensure that their staff undertaking safety-related work have been trained, and possess and maintain the appropriate certification and skills, including those relating to the procedures for preventing and protecting against risks in the Fixed Link;
  - d. ensure that the vehicles used for carrying out their railway transport activities are authorised to run on the Common Section and are in safe condition;
  - e. take any necessary protective measures if they identify, or are advised of, a situation presenting a clear and present safety risk arising from defects, construction non-conformities or malfunctions of technical equipment, including those of structural subsystems, and report those risks to the relevant parties involved, in order to enable them to take any necessary further corrective action;
  - f. advise the IGC and the national safety authorities of any safety risks identified pursuant to subparagraph (e) and of any protective measures taken;
  - g. where appropriate contractually require third parties, which shall not include the infrastructure manager or other railway undertakings, having a potential impact on the safe operation of the Fixed Link to implement risk management measures. These

contractual provisions shall be notified to the national safety authorities at their request.

3. If vehicles are exchanged between railway undertaking, the parties in question shall exchange all information relevant to safe operation including the condition and history of the vehicle concerned, elements of the maintenance files for the purpose of traceability of vehicle maintenance operations, traceability of loading operations and consignment notes.

## **ARTICLE 6**

### **National rules in the field of railway safety and interoperability**

1. UK national rules shall apply in the UK section of the Fixed Link in accordance with English law, and French national rules shall apply in the French section of the Fixed Link in accordance with French and European law.
2. UK and French national rules shall be published as required by English and French law respectively and, in the case of French national rules, European law.

## **ARTICLE 7**

### **Safety Management Systems**

1. The Concessionaires shall draw up and put into effect a safety management system which shows their ability to assume their responsibility for safety in accordance with Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, as it has effect in the European Union and as retained in English law.
2. The Concessionaires' safety management system shall meet the requirements and contain the elements set out in the national rules and Annex to this IGC Regulation, adapted with regard to the type, extent and other conditions of the activities undertaken with the aim of ensuring a coherent safety regime for the Fixed Link. It shall ensure the control of all risks associated with the activity of the Concessionaires, including the supply of maintenance and material, and the use of contractors. Without prejudice to existing national and international liability rules, the Concessionaires' safety management system shall take account, where appropriate and reasonable, of the risks arising as a result of the activities of third parties.
3. The Concessionaires' safety management system shall take account of the effects on operating safety of the activities carried out by the different railway undertakings that use the Common Section, and make provision to allow all railway undertakings to operate in accordance with applicable TSIs in France and applicable NTSNs in the UK, relevant national rules, and with conditions laid down in the safety certificate required for operation on the railway infrastructure on the Fixed Link under Article 8(1) of this IGC Regulation. It shall provide for the co-ordination of the Concessionaires' emergency procedures with those of all the railway undertakings using the Common Section, and with those of the emergency services, so as to

facilitate the rapid intervention of rescue services, and with those of any other party that could be involved in an emergency situation.

4. The Concessionaires shall include in their safety management system any other element necessary to cover safety risks, in accordance with the assessment of risks arising from their own activity.
5. In order to operate in the Fixed Link, railway undertakings must have a safety management system drawn up and put into effect in accordance with Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, as it has effect in the European Union or as retained in English law as appropriate.
6. Before 31 May of each year, the Concessionaires and railway undertakings operating in the Fixed Link shall submit to each national safety authority an annual safety report for the section of the Fixed Link in which the national safety authority concerned is competent. Each annual report shall concern the preceding calendar year and shall contain:
  - a. information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans;
  - b. an account of the development of national safety indicators, and of the applicable common safety indicators as defined in paragraph 7 of this Article, as applicable in the French section and the UK section of the Fixed Link respectively and in so far as it is relevant to the reporting organisation;
  - c. the results of internal safety auditing;
  - d. observations on deficiencies and malfunctions of railway operations and infrastructure management that might be relevant for the national safety authority, including a summary of information provided by the relevant actors in accordance with Article 4(3)(h) in the case of the Concessionaires and Article 5(2)(e) in the case of railway undertakings; and
  - e. a report on the application of the relevant CSMs.
7. For the purposes of paragraph 6 of this Article, the applicable common safety indicators are:
  - (a) in respect of the French section of the Fixed Link, those laid down in the Appendix to, Annex I of the Safety Directive; and
  - (b) in respect of the UK section of the Fixed Link, those laid down in the Appendix to, Annex I of the Safety Directive, save that Annex 1 is to be read with the following modifications—
    - i. in paragraph 5, for “euro” substitute “GBP”;
    - ii. in paragraph 1.2 of the Appendix, for “EUR 150 000” substitute “GBP 130,000”;

- iii. in paragraph 2.1 of the Appendix, for “RID/ADR section 1.8.5” substitute “the Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) and section 1.8.5 of the Agreement for International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)”;
- iv. in paragraph 5.1 of the Appendix, for “Member State” substitute “United Kingdom” in both places it occurs;
- v. in paragraph 5.3.3 of the Appendix, for “EUR” substitute “GBP”; and
- vi. in paragraphs 7.3 and 7.4 of the Appendix, for "railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2" substitute "Fixed Link".

## **ARTICLE 8**

### **Safety Certification**

1. Further to the bilateral agreement on safety certification, a railway undertaking shall not operate on the railway infrastructure of the Fixed Link unless it holds one of the following safety certificates, valid on at least one of the two sections of the Fixed Link:
  - a) a Part A and Part B safety certificate issued in accordance with Article 10(2) of Directive 2004/49/EC;
  - b) an EU single safety certificate, issued in accordance with EU Regulation 2018/763 of 9 April 2018, which may be issued by the Agency or when the area of operation is limited to French territory by the EPSF; or
  - c) a GB single safety certificate.
2. In its application for a GB single safety certificate or an EU single safety certificate, the railway undertaking must specify the type and extent of the railway operations covered, and in the case of an application for an EU single safety certificate it must also specify its intended area of operation.

The application for a GB single safety certificate or an EU single safety certificate must be accompanied by a file including documentary evidence that demonstrates:

- a) the establishment of a safety management system in accordance with Article 7 of this IGC Regulation and that meets:
  - i. in the case of an EU single safety certificate, the requirements of European law;
  - ii. in the case of a GB single safety certificate, the requirements of English law;
- b) where applicable, conformity with the safety requirements set out in the relevant national rules.

3. An application for a GB single safety certificate or an EU single safety certificate and all information relating to that application, including the stages of the relevant procedures and their outcome and, where applicable, the requests and decisions relating to appeals, shall be forwarded, respectively, to the ORR or through the OSS.
4. A GB single safety certificate or an EU single safety certificate grants acceptance of the railway undertaking's safety management system and provides evidence of its compliance with the provisions at Article 7 of this IGC Regulation.
5. A GB single safety certificate or an EU single safety certificate shall be valid for a period not exceeding five years, and may be renewed following an application by the railway undertaking.

It shall be fully or partially updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered.

The competent national safety authority may require the revision of a single safety certificate issued by them following substantial changes in the safety regulatory framework.

6. An applicant may, within one month of receipt of a decision refusing the issue of a GB single safety certificate or an EU single safety certificate, request that the competent national safety authority reviews that decision.

The competent national safety authority shall have two months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision.

If the competent national safety authority receives a request for review, or in case of the EPSF is being made aware by the Agency of such a request, it will co-operate closely with the other authority in line with the common working arrangements, referred to in Article 11 of this IGC Regulation.

7. Where EU single safety certificates are issued by the Agency, and in such cases where the area of operation of the certificate includes the French section of the Fixed Link, the EPSF, upon referral by the Agency, shall examine the sections of the file provided for in paragraph 2 of this Article.

The EPSF may, in this context, require additional relevant information and is authorised to carry out visits and inspections of the railway undertaking's sites within its jurisdiction, as well as audits. The EPSF shall coordinate with the Agency when organising such visits, audits and inspections.

8. In the event that the Agency disagrees with a negative evaluation issued by the EPSF following an examination of an application for an EU single safety certificate providing evidence of compliance with the relevant national rules, provided for by paragraph 7 of this Article, the EPSF shall cooperate with the Agency with a view to reaching a mutually acceptable conclusion. If necessary, the Agency and the EPSF may involve the railway undertaking.

Should such a disagreement arise, the EPSF shall notify the ORR as soon as possible, giving details of the disagreement and of any mutually acceptable conclusion reached, if any.

If no mutually acceptable conclusion can be found within the month following the date on which the Agency informed the EPSF of its disagreement, the EPSF may refer this issue for arbitration to the Board of Appeal, provided for by Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.

Should the EPSF refer an issue to arbitration in this manner, it shall notify the ORR of the referral and of the outcome of the arbitration.

9. In the event that the Agency disagrees with a positive evaluation, issued by the EPSF following an examination of an application for an EU single safety certificate providing evidence of compliance with the relevant national rules, provided for by paragraph 7 of this Article, the EPSF shall cooperate with the Agency with a view to reaching a mutually acceptable conclusion. If necessary, the Agency and the EPSF may involve the railway undertaking.

Should such a disagreement arise, the EPSF shall notify the ORR as soon as possible, giving details of the disagreement and of any mutually acceptable conclusion reached, if any.

If no mutually acceptable conclusion can be found within one month, at the latest, after the date that information has been communicated to the EPSF, the Agency shall render its final decision and once notified of that decision the EPSF shall inform the ORR as soon as possible.

10. Where the area of operation is limited to all or part of French territory, the EPSF may, under its own responsibility and at the request of the railway undertaking, issue an EU single safety certificate.

Where the railway undertaking intends to operate on the UK section of the Fixed Link, the ORR may issue a GB single safety certificate.

If the EPSF has not responded to an application for an EU single safety certificate by three months and two weeks from the date of a request for an EU single safety certificate, this constitutes a decision to reject the application. This period only runs from the moment the file is complete.

The competent national safety authority shall make it known, within one month of receipt of the application, that the file contains all of the documents and records required or it shall ask the railway undertaking for relevant supplementary information and agree with the applicant a timescale for compliance, reasonable and proportional to the difficulty of providing the information requested. If the railway undertaking is not otherwise informed by the competent national safety authority within one month after its application, the application shall be deemed complete.

The competent national safety authority shall take full responsibility for any safety certificate that it issues.



The EPSF shall inform the Agency within two weeks of issuing an EU single safety certificate and it shall indicate the name and the address of the railway undertaking, the date of issue, the type, extent, validity and the area of operation covered by the certificate and, where the EPSF has withdrawn an EU single safety certificate, the reasons for its decision.

11. In order to issue a GB single safety certificate or an EU single safety certificate, the relevant national safety authority shall examine the file mentioned in paragraph 2 of this Article. In the context of this examination, the competent national safety authority is authorised to carry out inspections and visits to the railway undertaking's sites within their jurisdiction as well as audits.
12. Any changes to a GB single safety certificate or an EU single safety certificate shall not modify the period of its validity.
13. The requirements for obtaining an EU single safety certificate, the details of the procedure, including the role of the Agency and the EPSF, as well as the validity period for EU single safety certificates are set out in Commission Implementing Regulation 2018/763 of 9 April 2018.

The requirements for obtaining a GB single safety certificate, including the role of the ORR, the period of validity of GB single safety certificates, are set out in retained Commission Implementing Regulation 2018/763.

14. If a competent national safety authority finds that a railway undertaking to which it has issued a single safety certificate no longer satisfies the conditions for certification, it may restrict or revoke that single safety certificate, giving reasons for its decision. It shall inform the other national safety authority of any such restriction or revocation as soon as possible.
15. Where the EPSF finds that a railway undertaking holding an EU single safety certificate issued by the Agency no longer satisfies the conditions for certification, it shall request the Agency to restrict or revoke that EU single safety certificate. Should the EPSF make such a request, it shall inform the ORR that it has done so as soon as possible.

If the Agency disagrees with the EPSF's request, the EPSF and the Agency shall cooperate with a view to agreeing on a mutually acceptable assessment. Where necessary, the Agency and the EPSF may decide to involve the railway undertaking.

If no mutually acceptable assessment can be agreed on within 1 month after the Agency has informed the EPSF of its disagreement, the EPSF may refer the matter for arbitration to the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.

If the result of that arbitration procedure is that the EU single safety certificate is to be neither restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 9 of Article 17 shall be suspended.

## **ARTICLE 9**

### **Cooperation in the field of safety**

1. The national safety authorities shall cooperate with one another in respect of railway safety in the Fixed Link and in accordance with the requirements established in this IGC Regulation and their respective national legislation.
2. The national safety authorities shall inform the IGC, established by Article 10 of the Treaty to Canterbury to supervise, in the name and on behalf of the two governments, all matters concerning the construction and operation of the Fixed Link, of any safety measures that they intend to carry out in their respective jurisdictions and shall cooperate with the IGC on all matters relating to railway safety in the Fixed Link.

## **ARTICLE 10**

### **Communication of information**

3. The IGC shall transfer or communicate to the national safety authorities as quickly as practicable any information or document that it holds for the purposes of its functions under the Regulation of the Intergovernmental Commission on the safety of the Channel Fixed Link done on the 24th January 2007 as amended by the Regulation of the Intergovernmental Commission done on the 6th February 2013.
4. The IGC and the national safety authorities may, in accordance with the legislation respectively applicable to them, exchange information with each other as necessary to perform their respective functions relating to the Fixed Link.

## **ARTICLE 11**

### **Working arrangements**

1. The national safety authorities shall, in the performance of their functions relating to the Fixed Link, have regard to the need to coordinate and to adopt decisions or opinions that have an aligned practical effect across the entirety of the Fixed Link.
2. To that end, the national safety authorities shall, in the performance of their functions relating to the Fixed Link, cooperate closely and coordinate their decision making, including by putting in place common working arrangements. The working arrangements shall permit the adoption of aligned decisions or opinions by the national authorities.
3. After consulting the IGC, the national safety authorities shall publish their common working arrangements. If appropriate, the common working arrangements shall include work carried out with the IGC and the Channel Tunnel Safety Authority as established in accordance with Article 11 of the Treaty.

4. Where, in spite of the common working arrangements referred to above, it appears to the IGC that the national safety authorities are at risk of adopting decisions or opinions that do not have an aligned practical effect across the entirety of the Fixed Link, the IGC shall work with the national safety authorities to find a mutually acceptable solution which is compatible with the safe operation of the Fixed Link and the respective obligations of the national safety authorities.

## **ARTICLE 12**

### **Responsibilities of the national safety authorities**

1. The national safety authorities shall support, promote and where necessary take action to ensure the safe use of the Fixed Link by all users. In particular, the national safety authorities shall take into account the specific characteristics of the Fixed Link and shall, together with the IGC, ensure that the overall safety level of the Fixed Link is maintained and, where that is reasonably practicable, continuously improved, by taking account of changes to relevant national legislation, as well as technical and scientific progress, and by giving priority to the prevention of serious accidents.
2. The national safety authorities shall cooperate and support one another in discharging their rail safety related functions relating to the Fixed Link under their respective national legislation, including EU legislation as it applies to the French section of the Fixed Link.

## **ARTICLE 13**

### **Tasks of the national safety authorities**

The tasks of the national safety authorities competent for the Fixed Link may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or contracting entity and shall include the following:

- a. authorising the placing in service of the trackside control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems in the Fixed Link in accordance with, in France, Article 18(2) of the Interoperability Directive or, in the UK, in accordance with the equivalent requirements under English law;
- b. issuing, renewing, amending and revoking vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 24 of this Regulation;
- c. in the case of the EPSF only, supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(5) of the Interoperability Directive and type authorisation of vehicles in accordance with Article 24 of the Interoperability Directive;

- d. in the case of the ORR only, issuing renewing, amending and revoking type authorisations for vehicles in accordance with English law;
- e. supervising, in their respective jurisdictions, that interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as required in France by Article 8 of the Interoperability Directive or, in the UK, as required by RIR;
- f. ensuring in their respective jurisdictions that a vehicle registration number has been assigned, in accordance with the Interoperability Directive for the French section of the Fixed Link, and, in accordance with equivalent UK legislation for the UK section of the Fixed Link;
- g. in the case of the EPSF only, supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of EU single safety certificates granted in accordance with Article 10(5) of the Safety Directive;
- h. issuing, renewing, amending and revoking single safety certificates granted in accordance with Article 8 of this Regulation;
- i. issuing, renewing, amending and revoking safety authorisations granted in accordance with Article 14 of this Regulation;
- j. monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and updating the safety regulatory framework;
- k. in the case of the EPSF, supervising railway undertakings and infrastructure managers, in accordance with Article 17 of the Safety Directive and in accordance with Article 17 of this Regulation, and in the case of the ORR, in accordance with Article 17 of this Regulation ;
- l. where relevant, and in accordance with national law, issuing, renewing, amending and revoking certificates granted to entities in charge of maintenance.

## **ARTICLE 14**

### **Safety authorisation of the Infrastructure Manager**

1. The Concessionaires may only manage and operate the Fixed Link if they hold a safety authorisation for the UK section of the Fixed Link issued by the ORR and a safety authorisation for the French section of the Fixed Link issued by the EPSF.
2. A safety authorisation confirms acceptance by the competent national safety authority of:
  - a) the Concessionaires' safety management system; and
  - b) the measures taken by the Concessionaires to comply with specific requirements necessary for the safe design, maintenance and operation of the railway system,

including, where appropriate, the maintenance and operation of the traffic control and signalling system.

3. The competent national safety authorities shall provide guidance on the procedures for obtaining the safety authorisation, its duration, and the procedures for issuing, updating, amending, revising, renewing, suspending and revoking it.
4. The period of validity of a safety authorisation shall be five years and will be clearly indicated on the safety authorisation.
5. The competent national safety authorities shall issue a decision on safety authorisation applications made by the Concessionaires no later than four months after submission by the Concessionaires of the requisite information and any supplementary information requested.
6. The EPSF shall issue its decision on any safety authorisation request no later than three months and two weeks after the Concessionaires have submitted the requisite information. If a safety authorisation application is submitted and complete and the EPSF does not respond within three months and two weeks of the submission of the complete application, the application shall be deemed to have been rejected. The period of three months and two weeks shall begin once the application is complete.
7. All applications for a safety authorisation, and supporting documents, shall be submitted in the working language of the relevant national safety authority.
8. The Concessionaires shall without delay inform each national safety authority of any substantial changes proposed to the infrastructure, signalling, energy supply or vehicles or to the principles of their operation and maintenance, and shall propose any appropriate modifications to the safety authorisation.

In proposing any introduction of a new element into the part of the UK rail system located in the UK section of the Fixed Link or the part of the Union rail system located in the French section of the Fixed Link or both, or the modification of an existing element of those systems, the Concessionaires shall ensure that such new elements or modifications would not reduce the overall level of safety and, where reasonably practicable, would improve it.

The competent national safety authorities' procedures for considering such proposals will be the same as for considering an application for a safety authorisation.

The period of validity of the relevant safety authorisation shall not be affected by the approval of any such proposals unless the decision of the competent national safety authority indicates otherwise and the safety authorisation is modified accordingly.

9. A national safety authority may require that a safety authorisation it issued be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.
10. If a competent national safety authority finds that the Concessionaires no longer satisfy the conditions for a safety authorisation it issued it may, without prejudice to any emergency actions needed, after formal notice and giving the Concessionaires an opportunity to make

representations and after considering any representations made, modify, restrict, suspend or revoke the authorisation, giving reasons for its decision. The Concessionaires shall take the appropriate measures to inform railway undertakings operating through the Common Section of any consequent impact upon their operations.

11. The EPSF shall inform the Agency, within two weeks, of the issue, renewal, amendment or revocation of a safety authorisation it has issued. The notification shall state the name and address of the Concessionaires, the date of issue, the scope and the period of validity of the safety authorisation, and, in the case of revocation, the reasons for its decision.

## **ARTICLE 15**

### **Access to training facilities**

1. Fair and non-discriminatory access to training necessary for operating services in the Fixed Link shall be provided by the Concessionaires, by railway undertakings or by appropriate training services, to train drivers and staff performing safety critical tasks.
2. Training shall cover knowledge of the relevant aspects of the Fixed Link, in particular knowledge of the route; operating rules and procedures; the signalling and control command system; and emergency procedures.

In cases where the training services do not include organisation of examinations to assess staff or issue of certificates, railway undertakings and the Concessionaires shall ensure that their staff have access to such certification.

3. The provision of training services and, where appropriate, the issue of certification must meet the safety requirements laid down in:
  - a) TSIs or NTSNs;
  - b) Directive 2007/59/EC or the Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010; and
  - c) National rules concerning requirements in respect of staff executing safety-critical tasks, including selection criteria, physical and psychological fitness and vocational training.
4. If the training services are only offered by a single railway undertaking or the Concessionaires, they shall be made available to other infrastructure managers and railway undertakings at a reasonable and non-discriminatory price, which is cost-related and may include a profit margin.

The Concessionaires shall make available to the railway undertakings training on the safety rules of the Fixed Link. This training shall be provided at a reasonable and non-discriminatory price, which is cost-related and may include a profit margin.

5. When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing safety-critical tasks, railway undertakings may take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For that purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies of, and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience.
6. Railway undertakings and the Concessionaires shall be responsible for the level of training and qualifications of their staff carrying out safety-critical work.

## **ARTICLE 16**

### **Maintenance of vehicles**

1. Each vehicle, before it is used in the Fixed Link, shall have an ECM assigned to it and this entity shall be registered in the relevant vehicle register(s) in accordance with Article 25 of this regulation. This ECM is subject to either the EU ECM Regulation or the UK ECM regulation, subject to paragraph 13 of this Article.
2. Without prejudice to the responsibilities of the railway undertakings and infrastructure managers as provided for in Articles 4 and 5 of this regulation, the ECM shall ensure that the vehicles for the maintenance of which it is in charge are in a safe state of running. To that end, the ECM shall establish a maintenance system for those vehicles.
3. An ECM subject to the EU ECM regulation shall by means of that maintenance system:
  - a) ensure that vehicles are maintained in accordance with the maintenance file of each vehicle and the requirements in force, including maintenance rules and provisions of relevant TSIs;
  - b) implement the necessary risk evaluation and assessment methods established in Commission Implementing Regulation (EU) No 402/2013, where appropriate in cooperation with other actors;
  - c) ensure that its contractors implement risk control measures through the application of Commission Regulation (EU) No 1078/2012 and that this is stipulated in contractual arrangements which must be disclosed on request of the Agency or any EU national safety authority; and
  - d) ensure the traceability of the maintenance activities.
4. An ECM subject to the UK ECM regulation shall by means of that maintenance system:
  - a) ensure that vehicles are maintained in accordance with the maintenance file of each vehicle and the requirements in force, including maintenance rules and provisions of relevant NTSNs;

- b) implement the necessary risk evaluation and assessment methods established in retained Commission Implementing Regulation (EU) 402/2013 where appropriate in cooperation with other actors;
  - c) ensure that its contractors implement risk control measures through the application of retained Commission Regulation (EU) 1078/2012, and that this is stipulated in contractual arrangements which must be disclosed on request to the ORR; and
  - d) ensure the traceability of the maintenance activities.
5. The maintenance system shall be composed of the following functions:
- a) a management function to supervise and coordinate the maintenance functions referred to in sub-paragraphs (b) to (d) and to ensure that the vehicle is in a condition for safe operation;
  - b) a maintenance development function responsible to manage the maintenance documentation, including the configuration management, based on design and operational data as well as on performance and return on experience;
  - c) a fleet-maintenance management function to manage the vehicle's removal for maintenance and its return to operation after maintenance;
  - d) a maintenance delivery function to deliver the required technical maintenance of a vehicle or parts of it, including the release to service documentation.
6. The ECM shall carry out the management function itself but may outsource the maintenance functions referred to in sub-paragraphs (b) to (d) of paragraph 5 or parts thereof, to other contracting parties such as maintenance workshops. The ECM is responsible for the outcome of the outsourced maintenance activities and shall establish a system to monitor their performance pursuant to the EU ECM Regulation if it is subject to the EU ECM Regulation, or the UK ECM Regulation if it is subject to the UK ECM Regulation.
7. The ECM shall ensure that all the functions set out in sub-paragraphs (a) to (d) of paragraph 5 comply with the requirements and assessment criteria set out in Annex II of the EU ECM Regulation if the ECM is subject to the EU ECM regulation, or in Annex II of the UK ECM Regulation if the ECM is subject to the UK ECM regulation.
8. Mandatory EU ECM Certification

Subject to paragraph 12, ECMs subject to the EU ECM regulation with responsibility for:

- a) the maintenance of freight wagons used in the Fixed Link, or
- b) the maintenance of non-freight wagon vehicles used in the Fixed Link which are not maintained by railway undertakings exclusively for their own operations or an infrastructure manager exclusively for its own operations,



shall be certified and be awarded an ECM certificate by an EU accredited or recognised body, or by an EU national safety authority in accordance with the following conditions:

- (i) the accreditation and recognition processes of certification shall be based on criteria of independence, competence and impartiality;
- (ii) the system of certification shall provide evidence that an ECM has established the maintenance system to ensure the safe state of running of any vehicle for which it is in charge of maintenance;
- (iii) the ECM certification shall be based on an assessment of the ability of the ECM to meet the relevant requirements and assessment criteria set out in Annex II of the EU ECM Regulation and to apply them consistently. It shall include a system of surveillance to ensure continuing compliance with those requirements and assessment criteria after award of the ECM certificate;
- (iv) the certification of maintenance workshops for vehicles used in the Fixed Link shall be based on the compliance with the relevant sections in Annex II of the EU ECM Regulation, applied to the corresponding functions and activities to be certified.

#### 9. Voluntarily obtaining EU ECM Certification

An ECM in charge of maintaining vehicles used in the Fixed Link other than those mentioned in sub-paragraphs 8(i) and (ii), may apply for ECM certification to an EU accredited or recognised body or to an EU national safety authority in accordance with requirements in sub-paragraph 8(a) to (d).

#### 10. Mandatory UK ECM Certification

Subject to paragraph 12, ECMs subject to the UK ECM regulation with responsibility for:

- a) the maintenance of freight wagons used in the Fixed Link, or
- b) the maintenance of non-freight wagon vehicles used in the Fixed Link which are not maintained by railway undertakings exclusively for their own operations or an infrastructure manager exclusively for its own operations,

shall be certified and be awarded an ECM certificate by a UK accredited body or by the ORR in accordance with the following conditions:

- (i) the accreditation and recognition processes of certification processes shall be based on criteria of independence, competence and impartiality;
- (ii) the system of certification shall provide evidence that an ECM has established the maintenance system to ensure the safe state of running of any vehicle for which it is in charge of maintenance;

- (iii) the ECM certification shall be based on an assessment of the ability of the ECM to meet the relevant requirements and assessment criteria set out in Annex II of the UK ECM Regulation and to apply them consistently. It shall include a system of surveillance to ensure continuing compliance with those requirements and assessment criteria after award of the ECM certificate;
- (iv) the certification of maintenance workshops for vehicles used in the Fixed Link shall be based on the compliance with the relevant sections in Annex II of the UK ECM Regulation, applied to the corresponding functions and activities to be certified.

#### 11. Voluntarily obtaining UK ECM Certification

An ECM which maintains a vehicle used in the Fixed Link other than those mentioned in sub-paragraphs 10(i) and (ii), may apply for ECM certification to an UK accredited body or to the ORR in accordance with requirements in sub-paragraph 10(a) to (d).

#### 12. Requirements applying to ECMs which are not certified

- (a) Railway undertakings maintaining non-freight wagon vehicles exclusively for their own operations, and which have not voluntarily obtained ECM certification in accordance with paragraphs 9 or 11, shall demonstrate compliance with:
  - i. the requirements and assessment criteria set out in Annex II of the EU ECM Regulation through the process of obtaining their EU single safety certificate; or
  - ii. the requirements and assessment criteria set out in Annex II of the UK ECM Regulation through the process of obtaining their GB single safety certificate,
- (b) Infrastructure managers maintaining non-freight wagon vehicles exclusively for their own operations, and which have not voluntarily obtained ECM certification in accordance with paragraphs 9 or 11, shall demonstrate compliance with:
  - i. the requirements and assessment criteria set out in Annex II of the EU ECM Regulation through the process of obtaining their EU safety authorisation; and
  - ii. the requirements and assessment criteria set out in Annex II of the UK ECM Regulation through the process of obtaining their GB safety authorisation;

13. All ECM certificates issued in accordance with paragraphs 8 to 11 shall be valid throughout the Fixed Link, for as long as there is full equivalence on the particular subject of the maintenance of vehicles on the one hand between the EU rules and the rules arising from COTIF, and on the other hand between the UK rules and the rules arising from COTIF. Equivalence between these rules shall be determined pursuant to COTIF.

## **ARTICLE 17**

### **Supervision**

1. The competent national safety authorities shall oversee continued compliance with the legal obligation incumbent on Concessionaires and Railway Undertakings to use a safety management system as referred to in Article 7 of this IGC Regulation.

For that purpose, the competent national safety authorities shall apply the principles set out in the relevant CSMs for supervision, ensuring that supervision activities include, in particular, checking the application by Concessionaires and railway undertakings of:

- (a) the safety management system to monitor its effectiveness;
  - (b) the individual or partial elements of the safety management system, including operational activities, the supply of maintenance and material and the use of contractors to monitor their effectiveness; and
  - (c) the relevant CSMs. The supervision activities relating to this point shall also apply to entities in charge of maintenance, where appropriate.
2. Concessionaires and railway undertakings shall inform the competent national safety authorities at least 2 months before starting any new rail transport operation, in order to allow the latter to plan the supervision activities. Concessionaires and railway undertakings shall also provide a breakdown of the categories of staff and the types of vehicles.
  3. The holder of a GB single safety certificate or an EU single safety certificate shall inform the competent national safety authorities without delay of any major changes to the information referred to in paragraph 2.
  4. The monitoring of compliance with working, driving and rest-time rules applicable to train drivers shall be ensured by competent authorities, in accordance with the respectively applicable national legislation.
  5. The competent national safety authority shall supervise the trackside, control- command and signalling, energy and infrastructure subsystems and ensure that they are in compliance with the essential requirements in cooperation with the other national safety authority.
  6. When supervising the effectiveness of the safety management systems of Concessionaires and railway undertakings, the competent national safety authorities may take into account the safety performance of third parties which have a potential impact on the safe operation of the Fixed Link, and, where appropriate, the training centres as long as their activities have an impact on railway safety. This paragraph applies without prejudice to the responsibility of the Concessionaires and railway undertakings referred to in Articles 4 and 5 of this IGC Regulation.
  7. The competent national safety authorities shall cooperate in coordinating their supervision activities concerning Concessionaires and railway undertakings operating on the Fixed Link

to ensure that any key information on a specific Concessionaire or railway undertaking is shared, particularly on known risks and its safety performance.

That cooperation shall ensure that the supervision has sufficient coverage and that the duplication of inspections and audits is avoided. The competent national safety authorities may develop a common supervision plan in order to ensure that audits and other inspections are carried out periodically, taking into account the type and extent of transport operations concerned in the Fixed Link.

8. The competent national safety authorities may send notices to warn Concessionaires and railway undertakings in cases of non-compliance with their obligations set out in paragraph 1.
9. If, during supervision, a national safety authority identifies a serious safety risk, it may at any time apply temporary safety measures, including immediately restricting or suspending the relevant operations in accordance with the legislation respectively applicable in the UK and France.
10. The EPSF shall use information gathered by the Agency during the assessment of the file referred to in paragraph 2 of Article 8 of this IGC Regulation for the purposes of supervision of a railway undertaking after issuing its EU single safety certificate.
11. The competent national safety authorities shall use the information gathered during the process of safety authorisation in accordance with Article 14 of this IGC Regulation for the purposes of supervision of the Concessionaires.
12. For the purpose of renewing GB single safety certificates or EU single safety certificates of the Railway Undertakings using the Fixed Link and the Concessionaires' safety authorisations, the competent national safety authorities shall use information gathered during their respective supervision activities.
13. The competent national safety authorities shall make the necessary arrangements to coordinate and ensure the full exchange of information referred to in paragraphs 10 to 12.

## **ARTICLE 18**

### **Accident investigation**

1. Investigations into serious accidents and those incidents and accidents which, under slightly different conditions, might have led to serious accidents, including technical failures of the structural subsystems or of interoperability constituents, occurring within the Fixed Link, will be undertaken by the investigating bodies, which are functionally independent of the IGC and the national safety authorities.
2. For accidents or incidents referred to in paragraph 1, the investigating bodies shall cooperate in order to decide if an investigation must be undertaken by one or the other, or in cooperation.

To facilitate cooperation between investigating bodies, the investigating bodies may conclude general co-operation arrangements.

In the case where the investigation is led by one investigating body, that investigating body shall permit the other investigating body to take part in the investigation and shall provide the other investigating body access to all its results.

Each investigating body shall invite the technical investigators of the other investigating body to take part in the investigation when a railway undertaking established in their country or a vehicle registered or maintained in their country is involved in the accident or incident. Where an investigating body has been invited to take part in such an investigation, it shall provide assistance as appropriate.

3. In the exercise of their functions, the investigating bodies shall act in accordance with their respective national laws and, where applicable, any reciprocal co-operation arrangements agreed between them. They shall take into account the relevant aspects of the safety regime for the Fixed Link, including national rules that apply in the section of the Fixed Link for which they are the investigating body. They may consider under the co-operation arrangements how these rules interact with any other national rules applicable in the Fixed Link.
4. In case of a potentially serious accident, the IGC, the national safety authorities, the Concessionaires and the railway undertakings may request the investigating bodies undertake an investigation. The respective investigating bodies will, in considering any such requests, act in accordance with their respective national laws and, where applicable, any reciprocal co-operation arrangements made between them.
5. Without prejudice to the arrangements for reciprocal notification contained in the co-operation arrangements, the Concessionaires, the railway undertakings and, if necessary, the national safety authorities shall advise one or other of the investigating bodies immediately of any accidents and incidents as referred to in paragraph 1.
6. The IGC, the national safety authorities, and the Agency shall take, within the limits of their respective jurisdiction, the measures necessary to ensure that recommendations by the investigating bodies concerning the Fixed Link are duly taken into consideration by the Concessionaires and the railway undertakings and appropriately acted upon.
7. The national safety authorities and any other authorities or bodies to which recommendations have been addressed shall report back at least annually to the relevant investigating body on measures that are taken or planned as a consequence of the recommendations made.

## **CHAPTER III: INTEROPERABILITY**

### **ARTICLE 19**

#### **Non-compliance of interoperability constituents with essential requirements**

1. Where a national safety authority finds that an interoperability constituent that is being used in the section of the Fixed Link for which it is competent does not meet the essential requirements, it shall inform its counterpart, and, in the case of EPSF, any other competent authorities concerned, of the measures taken as a consequence of its finding and give reasons for its decision, stating in particular whether the failure to conform is due to:
  - (a) failure to meet the essential requirements;
  - (b) incorrect application of European specifications where application of such specifications is relied upon;
  - (c) incorrect application of UK specifications where application of such specifications is relied upon;
  - (d) inadequacy of European or UK specifications, as applicable.
2. Where the failure of an interoperability constituent to conform results from an inadequacy of European specifications, the French Minister in charge of Transport shall partially or totally withdraw the specification concerned from the publications containing them.

### **ARTICLE 20**

#### **Non-compliance of subsystems with essential requirements**

1. Where a national safety authority finds that a structural subsystem used within the area of the Fixed Link for which it is competent, does not fully comply with the essential requirements, it may request that additional checks be carried out. It shall inform its counterpart and, in the case of EPSF, any other competent authorities concerned, of this request and set out the reasoning behind it.
2. The national safety authority making the request shall state whether the failure to fully comply with the essential requirements is due to:
  - (a) non-compliance with the essential requirements or a technical standard;
  - (b) incorrect application of a technical standard;
  - (c) inadequacy of a technical standard.

## ARTICLE 21

### Authorisation for the placing in service of fixed installations

1. Any new, upgraded or renewed trackside control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems located or operated within the boundaries of the Fixed Link shall be placed in service only if they are designed, constructed and installed in such a way as to meet the essential requirements, and the relevant authorisation is received in accordance with this IGC Regulation.
2. Each national safety authority shall authorise the placing in service of the energy, infrastructure and trackside control-command and signalling subsystems which are located or operated in the territory of its State.
3. The national safety authorities shall provide detailed guidance on how to obtain the authorisations referred to in this Article. An application guidance document describing and explaining the requirements for those authorisations and listing the documents required shall be made available to applicants free of charge. In France, the Agency and the EPSF shall cooperate in disseminating such information.
4. The applicant shall submit a request for authorisation of the placing in service of fixed installations to the competent national safety authority for the section of the Fixed Link where the works are envisaged. The application shall be accompanied by a file which includes documentary evidence of:
  - (a) the declarations of verification;
  - (b) the technical compatibility of the subsystems with the system into which they are being integrated, established on the basis of the relevant technical standards, national rules and registers;
  - (c) the safe integration of the subsystems, established on the basis of the relevant technical standards, national rules, and the CSMs;
  - (d) in the case of trackside control-command and signalling subsystems for the French section of the Fixed Link involving European Train Control System (ETCS) and/or Global System for Mobile Communications — Railway (GSM-R) equipment, the positive decision of the Agency issued in accordance with Article 19 of the Interoperability Directive; and, in the case of a change to the draft tender specifications or to the description of the envisaged technical solutions that occurred after the positive decision, the compliance with the result of the procedure referred to in Article 30(2) of Regulation (EU) 2016/796.
5. Within one month of receipt of the applicant's request, the competent national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof. The competent national safety authority shall verify the completeness, relevance and consistency of the file. In the case of an authorisation issued by the EPSF to place into service trackside ERTMS equipment,

the EPSF shall verify compliance with the positive decision of the Agency issued in accordance with Article 19 of the Interoperability Directive and, where appropriate, compliance with the result of the procedure referred to in Article 30(2) of Regulation (EU) 2016/796.

6. Following verification by the competent national safety authority of completeness, relevance and consistency of the file, an authorisation for placing in service of fixed installations shall be issued by the authority, or, in the case of a negative decision, the applicant shall be informed by the competent national safety authority of that negative decision, within a pre-determined, reasonable time, and, in any case, within four months of receipt of all relevant information.
7. In the event of renewal or upgrading of existing subsystems, the applicant shall send a file describing the project to the competent national safety authority for the area where the works are envisaged. Within one month of receipt of the applicant's request, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof. The EPSF shall cooperate closely with the Agency in the case of trackside ERTMS projects. The competent national safety authority, shall examine the file and shall decide whether a new authorisation for placing in service is needed, on the basis of the following criteria:
  - (a) the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the works envisaged;
  - (b) it is required by the relevant technical standards;
  - (c) it is required by the national implementation plans established by the UK or France as appropriate; or
  - (d) changes are made to the values of the parameters on the basis of which the authorisation was already granted.

The national safety authority shall take its decision within a predetermined, reasonable time, and, in any case, within four months of receipt of all relevant information.

8. A decision refusing a request for an authorisation for the placing in service of fixed installations shall be duly substantiated by the competent national safety authority. The applicant may, within one month of receipt of the negative decision, submit a request that the competent national safety authority review its decision. The request shall be accompanied by a justification. The competent national safety authority shall have two months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision. If the negative decision of national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before the appeal body designated by the UK or France as appropriate.



## **ARTICLE 22**

### **European Rail Traffic Management System**

1. For any ERTMS trackside equipment project in the French section of the Fixed Link, the applicant shall submit an application for the Agency's approval accompanied by a file, which includes:
  - (a) the draft tender specifications or the description of the envisaged technical solutions;
  - (b) documentary evidence of the conditions necessary for the technical and operational compatibility of the subsystem with the vehicles intended to operate on the relevant network;
  - (c) documentary evidence of the compliance of the technical solutions envisaged with the relevant TSIs;
  - (d) any other relevant documents, such as opinions of the national safety authorities, declarations of verification or conformity certificates.
2. The application referred to in paragraph 1 shall be submitted to the Agency, through the OSS referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796. The stages of the relevant procedures in the EU and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796 are also accessible via the OSS.
3. The EPSF may issue an opinion on the application for approval, either to the applicant before the submission, or to the Agency after such a submission.
4. Before issuing its own opinion upon the application, the EPSF may request the ORR to share its views on the request for approval.
5. When the Agency informs the applicant of possible deficiencies within the application, if the applicant agrees with these deficiencies, it shall rectify the project design and introduce a new request for approval to the Agency.
6. If the decision of the Agency is not positive, or if the applicant does not agree with the deficiencies identified by the Agency, it may, within one month of receipt of such a decision, submit a reasoned request that the Agency review its decision.

If the Agency confirms its initial decision, the applicant is entitled to bring an appeal before the Board of Appeal established by Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.

7. In the case of a change to the draft tender specifications or to the description of the envisaged technical solutions that occurred after a positive Agency decision, the applicant shall inform the Agency and the EPSF, without undue delay, through the OSS.

8. Before issuing an authorisation to place into service of fixed installations in the French section of the Fixed Link, the EPSF shall check conformity of the project's technical files with the positive decision of the Agency and, where applicable, conformity with the result of the procedure mentioned in Article 30(2) of Regulation (EU) 2016/796.
9. The EPSF may seek the ORR's views on the project's technical files and may take this into account in forming its own opinions.

## **ARTICLE 23**

### **Placing on the market of mobile subsystems**

1. Mobile subsystems shall be placed on the market by the applicant and used on the Fixed Link only if they are designed, constructed and installed in such a way as to meet the essential requirements.
2. In particular, the applicant shall ensure that the relevant declarations of verification have been provided. In France, this is an 'EC' declaration. In the United Kingdom, this is a 'UK' declaration.

## **ARTICLE 24**

### **Vehicle authorisation for placing on the market**

1. A vehicle shall be operated within the Fixed Link only if:
  - (a) It holds one of the necessary vehicle authorisations, as specified in paragraph 2 of this Article, to operate in both the UK and French sections of the Fixed Link;
  - (b) It was in lawful operation in the Fixed Link prior to 18th July 2008 and does not hold one of the necessary vehicle authorisations specified in paragraph 2 of this Article;
  - (c) It holds a temporary authorisation as set out in paragraphs 7 and 8 of this Article; or
  - (d) It is deemed to be authorised in accordance with Article 3a of Appendix G to COTIF.
2. The necessary vehicle authorisations required to operate on the Fixed Link are as follows:
  - (a) all authorisations for vehicles in effect prior to 18th July 2008 which cover the Fixed Link, including authorisations delivered under international agreements;
  - (b) a first authorisation for placing in service issued by the IGC in accordance with Directive 2008/57/EC;

- (c) an additional authorisation for placing in service on the Fixed Link issued by the IGC in accordance with Directive 2008/57/EC; or,
  - (d) an EU vehicle authorisation and a GB vehicle authorisation.
3. In its application for a GB vehicle authorisation or an EU vehicle authorisation, the applicant shall specify the area of use of the vehicle. The application shall include evidence that the technical compatibility between the vehicle and the network of the area of use has been checked.
4. The application for an EU vehicle authorisation shall be accompanied by a file concerning the vehicle or vehicle type and including documentary evidence of:
- (a) the placing on the market of the mobile subsystems of which the vehicle is composed in accordance with Article 23 of this IGC Regulation on the basis of the ‘EC declaration of verification’;
  - (b) the technical compatibility of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant TSIs, and where applicable, national rules;
  - (c) the safe integration of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant TSIs, and where applicable, national rules and the CSMs referred to in Article 6 of the Safety Directive; and
  - (d) the technical compatibility of the vehicle with the network in the area of use referred to in paragraph 3 of this Article, established on the basis of the relevant TSIs and, where applicable, national rules, registers of infrastructure and the CSM on risk assessment referred to in Article 6 of the Safety Directive.

This application and information relating to it, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where appropriate, the requests and decisions of the Board of Appeal provided for by Article 55 of Regulation (EU) 2016/796 shall be submitted through the OSS.

If the applicant already holds a vehicle authorisation issued by the EPSF or by the Agency and wishes to extend a vehicle’s area of use such that it includes the French section of the Fixed Link, they shall supplement the file with the relevant documents referred to in this paragraph with regard to the additional area of use. This file must be submitted for assessment, where relevant, to the EPSF or to the Agency, in accordance with paragraph 13 of Article 21 of the Interoperability Directive.

The EPSF shall issue an updated vehicle authorisation covering the extended area of use when the procedures specified in this paragraph have been completed and there is a positive assessment in relation to additional documents supplementing the file. If the EPSF does not respond within 3 months and 2 weeks of the submission of the additional documents, their assessment shall be deemed to be negative and no updated authorisation shall be issued.

5. The application for a GB vehicle authorisation shall be submitted to the ORR in writing, accompanied by a file concerning the vehicle or vehicle type and including documentary evidence of:
  - (a) the placing on the market of the mobile subsystems of which the vehicle is composed in accordance with Article 23 of this IGC Regulation on the basis of the ‘UK declaration of verification’;
  - (b) the technical compatibility of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant NTSNs, and where applicable, national rules;
  - (c) the safe integration of the subsystems referred to in point (a) within the vehicle, established on the basis of the relevant NTSNs, and where applicable, national rules and the relevant CSMs; and
  - (d) the technical compatibility of the vehicle with the network in the UK section of the Fixed Link, established on the basis of the relevant NTSNs and, where applicable, national rules, registers of infrastructure and retained Commission Implementing Regulation 402/2013.

Where an applicant holds a vehicle authorisation issued by the ORR and the vehicle’s area of use does not cover the Fixed Link, they must apply for a GB authorisation in order to access the UK section of the Fixed Link. The applicant shall supplement the file with the relevant additional documents referred to above with regard to the vehicle’s additional area of use. The applicant shall submit the file to the ORR, which, after following the procedures specified in this Article and unless it issues a negative decision, shall issue an authorisation covering the UK section of the Fixed Link.

6. The ORR and the EPSF shall inform each other when they receive an application for a GB vehicle authorisation or an EU vehicle authorisation and, should an application be successful, when one is issued. The national safety authority receiving an application shall, after informing its counterpart, share the details specified in paragraphs 3, 4 and 5 of this Article, and allow its counterpart to consider the application and offer a view on its contents.
7. Whenever tests are necessary in order to obtain documentary evidence of technical compatibility, the ORR and the EPSF may issue a temporary authorisation to the applicant to use the vehicle for practical verifications on the respective sections of the Fixed Link for which they are responsible. The Concessionaires, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of receipt of the applicant’s request. Where appropriate, the national safety authority that has issued a temporary authorisation shall take measures to ensure that the tests take place.

When the competent authority is the EPSF, if the EPSF does not respond within 3 months and 2 weeks of receipt of a complete application, its decision shall be deemed to be negative.

8. Where the Agency is responsible for issuing an EU vehicle authorisation, the EPSF, when consulted by the Agency, shall check that the application file is complete, relevant and consistent in relation to point (d) of paragraph 4 of this Article. For the elements set out in

points (a), (b), and (c) of paragraph 4 of this Article, the EPSF undertakes this check in relation to the relevant national rules.

When the agency disagrees with the EPSF's conclusion, provisions of paragraph 14 of this Article apply.

Where the Agency is responsible for issuing an EU vehicle authorisation, the Agency or the EPSF may request that tests be conducted on the network. In order to facilitate those tests, the EPSF may issue temporary authorisations to the applicant to use the vehicle for tests in the French section of the Fixed Link. The Concessionaires shall make every effort to ensure that these tests take place within three months of receipt of the request of the Agency or the EPSF.

9. The ORR or the EPSF, respectively, shall issue a GB vehicle authorisation or a GB vehicle authorisation, as the case may be, or inform the applicant of a negative decision within a predetermined, reasonable time, and in any case within four months of receipt of all relevant information from the applicant. The ORR shall apply the practical arrangements referred to in retained Commission Implementing Regulation (EU) 2018/545. The EPSF shall apply the practical arrangements referred to in Article 21(9) of the Interoperability Directive.
10. In order to issue a GB vehicle authorisation or an EU vehicle authorisation, the competent national safety authority shall assess the file submitted to them by the applicant in relation to the elements specified in paragraphs 4 or 5 of this Article. The ORR shall also assess the file submitted to them by the applicant in accordance with the practical arrangements referred to in retained Commission Implementing Regulation (EU) 2018/545. The EPSF shall also assess the file submitted to them by the applicant in accordance with the practical arrangements referred to in Article 21(9) of the Interoperability Directive. Within one month of receipt of the request of the applicant, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information.
11. EU and GB vehicle authorisations shall state:
  - (a) the area(s) of use;
  - (b) the values of the parameters set out in the relevant technical standards and, where applicable, in the national rules, for checking the technical compatibility between the vehicle and the area of use;
  - (c) the vehicle's compliance with the relevant technical standards and sets of national rules, relating to the parameters referred to in sub-paragraph (b); and
  - (d) the conditions for use of the vehicle and other restrictions.
12. Any decision refusing the GB vehicle authorisation or the EU vehicle authorisation shall be duly substantiated. The applicant may, within a period of one month from receipt of the negative decision, request that the competent national safety authority review the decision. The competent national safety authority shall have two months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision.

If the negative decision of a competent national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before an appeal body in accordance with the relevant national law of the national safety authority which took the decision.

13. In the event of the renewal or upgrading of existing vehicles which hold a GB vehicle authorisation and an EU vehicle authorisation or have an authorisation referred to in paragraph 2 (a) – (c) of this Article or have been in lawful operation in the Fixed Link prior to 18th July 2008 and do not hold an authorisation:

- (i) a new GB and EU vehicle authorisation is required if the overall safety level of the vehicle concerned may be adversely affected by the works envisaged;
- (ii) a new GB vehicle authorisation is required if changes are made to the values referred to in paragraph 11(b) of this Article which are outside the range of acceptable parameters as defined in the NTSNs or it is required by the relevant NTSN; and
- (iii) a new EU vehicle authorisation is required if changes are made to the values referred to in paragraph 11(b) of this Article which are outside the range of acceptable parameters as defined in the TSIs or it is required by the relevant TSI.

14. For the EU vehicle authorisations, when the Agency disagrees with an EPSF negative assessment, the EPSF shall cooperate with the Agency with a view to reaching a mutually acceptable assessment. If necessary, the EPSF and the Agency shall involve the applicant.

If no mutually acceptable assessment can be agreed within one month after the Agency has informed the EPSF, the Agency may refer the matter for arbitration to the Board of Appeal in concordance with Article 55 of Regulation (EU) 2016/796.

When the Agency disagrees with an EPSF positive assessment, the EPSF shall cooperate with the Agency with a view to reaching a mutually acceptable assessment. If necessary, the EPSF and the Agency shall involve the applicant.

## **ARTICLE 25**

### **Registration of vehicles authorised to be placed on the market**

1. Before a vehicle is used for the first time, and after an authorisation to be placed on the market in accordance with Article 24 of this IGC Regulation is granted, it shall be registered in the relevant vehicle register or registers at the request of the keeper of the vehicle ('the keeper'). The relevant vehicle registers are as follows:

- (a) where a vehicle has been granted an EU vehicle authorisation, the area of use of which is restricted solely to French territory, the European Vehicle Register set out in Decision (EU) 2018/1614 once it is operational or if it is not yet operational the French national vehicle register;

- (b) where a vehicle has been granted an EU vehicle authorisation, the area of use of which covers the territory of more than one Member State of the European Union, the European Vehicle Register once it is operational, or if it is not yet operational the national vehicle register of a Member State of the European Union;
- (c) where a vehicle has been granted a GB authorisation for placing on the market, the area of use of which includes the UK section of the Fixed Link, the United Kingdom's national vehicle register.

The keeper shall immediately declare any modification to the data entered in a vehicle register, the destruction of a vehicle, or its decision to no longer register a vehicle, to the entity in charge of maintaining the relevant vehicle register.

- 2. From 16 June 2024, the relevant vehicle register where a vehicle has been granted an EU vehicle authorisation shall only be the European Vehicle Register set out in Decision (EU) 2018/1614.
- 3. Vehicles registered in the United Kingdom's national vehicle register after receiving an authorisation to place into service in Great Britain do not need to be registered again following a GB authorisation to place on the market, the area of use of which includes the UK section of the Fixed Link.

## **ARTICLE 26**

### **Checks before the use of authorised vehicles**

- 1. Before the Concessionaires or a railway undertaking use a vehicle in the area of use specified in its EU or GB vehicle authorisation, it shall check:
  - (a) that the vehicle has been authorised for placing on the market in accordance with Article 24 of this IGC Regulation and is duly registered in accordance with Article 25 of this IGC Regulation;
  - (b) that the vehicle is compatible with the route on the basis of the infrastructure register, the relevant technical standards or any relevant information, to be provided by the Concessionaires free of charge and within a reasonable period of time, where such a register does not exist or is incomplete; and
  - (c) that the vehicle is properly integrated in the composition of the train where it is intended to operate, taking into account the safety management system and, depending on whether the French section or the UK section of the Fixed Link is concerned, the TSI or the NTSN on operation and traffic management respectively.
- 2. For the purposes of paragraph 1, the railway undertaking may carry out tests in cooperation with the Concessionaires.

The Concessionaires, in consultation with the applicant, shall make every effort to ensure that any tests take place within three months of receipt of the applicant's request.

## **ARTICLE 27**

### **Type authorisation of vehicles**

1. The Agency or the EPSF may, where appropriate, in accordance with the procedure laid down in Article 24 of this IGC Regulation, grant vehicle type authorisations for use on the French section of the Fixed Link. The ORR may, where appropriate, in accordance with the procedure laid down in Article 24, grant vehicle type authorisations for use on the UK section of the Fixed Link. Applications to the Agency or the EPSF for a vehicle type authorisation and information about all such applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal provided for by Article 55 of Regulation (EU) 2016/796, shall be submitted through the OSS. Applications to the ORR shall be submitted in accordance with the procedure for applying for vehicle authorisations to place on the market, as laid down in Article 24.
2. If the Agency or a national safety authority issues a vehicle authorisation for placing on the market, it shall at the same time as the applicant's request issue the vehicle type authorisation, which is related to the same area of use of the vehicle.
3. Concerning the French section of the Fixed Link, in the event of changes to any relevant provisions in TSIs or national rules, on the basis of which an authorisation of a vehicle type has been issued, the TSI or national rules shall determine whether the vehicle type authorisation already granted remains valid or needs to be renewed. If that authorisation needs to be renewed, the checks performed by the Agency or by the EPSF may only concern the changed rules.

Concerning the UK section of the fixed link, in the event of changes to any relevant provisions in NTSNs or national rules, on the basis of which an authorisation of a vehicle type has been issued, the NTSN or national rule shall determine whether the vehicle type authorisation already granted remains valid or needs to be renewed. If that authorisation needs to be renewed, the checks performed by the ORR may only concern the changed rules.

4. Declarations of conformity to type relating to the French section of the Fixed Link shall be made in accordance with the template provided for by Commission Implementing Regulation (EU) 2019/250.
5. The declaration of conformity to type relating to the French section of the Fixed Link shall be established in accordance with:
  - (a) the verification procedures of the relevant TSIs;
  - (b) where TSIs do not apply, the conformity assessment procedures as defined in modules B+D, B+F and H1 of Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council; or



- (c) where appropriate, any other conformity assessment module established by the implementation acts referred to in Article 24(6) of the Interoperability Directive.

Declarations of conformity to type relating to the UK section of the Fixed Link shall be made according to the procedures contained in English law.

- 6. The authorisation of vehicle types for use on the French section of the Fixed Link shall be registered in the European register of authorised vehicle types referred to in Article 48 of the Interoperability Directive. The authorisation of vehicle types for use on the UK section of the Fixed Link shall be registered and published in the list of determinations of type for vehicles maintained by the ORR as a result of its obligations under English law.

## **ARTICLE 28**

### **Conformity of vehicles with an authorised vehicle type**

- 1. A vehicle or a series of vehicles which is in conformity with an authorised vehicle type shall, without further checks, receive a vehicle authorisation for placing on the market for those parts of the Fixed Link to which the vehicle type authorisation pertains, in accordance with Article 24 of this IGC Regulation on the basis of a declaration of conformity to that vehicle type submitted by the applicant.
- 2. The renewal of the authorisation of a vehicle type as referred to in Article 27(3) of this IGC Regulation shall not affect vehicle authorisations for placing on the market already issued on the basis of the previous authorisation to place that vehicle type on the market.

## **ARTICLE 29**

### **Non-compliance of vehicles or vehicle types with essential requirements**

- 1. In the French section of the Fixed Link, the applicable essential requirements are all the conditions set out in Annex III of the Interoperability Directive which must be met by the Union rail system, the subsystems, and the interoperability constituents, including interfaces. In the UK section of the Fixed Link, the applicable essential requirements are all the conditions which must be met by the UK rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces.

When a railway undertaking or the Concessionaires find, during operation in the Fixed Link, that a vehicle they are using does not meet one of the applicable essential requirements they shall take the necessary corrective measures in order to bring the vehicle into conformity. Furthermore, the railway undertaking or Concessionaires shall inform the ORR and the EPSF of the measures taken to bring the vehicle into conformity, and when the non-compliance relates to the essential requirements applicable in the French section of the Fixed link, they shall also inform the Agency and any EU national safety authority concerned.

2. If the railway undertaking or Concessionaires have evidence that the non-compliance referred to in this Article existed at the time when the authorisation for placing on the market was issued, they shall inform the ORR and the EPSF. In those cases in the French section of the Fixed link where there is evidence that there is a non-compliance and it existed at the time when the EPSF or the Agency issued the authorisation for placing on the market, the railway undertaking or Concessionaires shall also inform the Agency and any EU national safety authority concerned.
3. When a national safety authority becomes aware that a vehicle or a vehicle type to which an authorisation for placing on the market, the area of use of which includes the Fixed Link, that was granted either by that national safety authority or, in the French section of the Fixed Link, by the Agency, and that when used as intended does not meet one of the applicable essential requirements, it shall inform the Concessionaires or the railway undertaking using the vehicle or the vehicle type and ask them to take the necessary corrective measures in order to bring the vehicle(s) into conformity. Where this duty is discharged by the EPSF, as soon as possible, it shall inform the ORR, the Agency and any other national safety authorities concerned, of the corrective measures required of the railway undertaking or Concessionaires. Those informed shall include the national safety authorities in a territory where application for authorisation for placing on the market for a vehicle of the same type is ongoing. Where this duty is discharged by the ORR, it shall inform the EPSF as soon as possible.
4. When, in the cases set out in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the corrective measures applied by the railway undertaking or the Concessionaires do not ensure conformity with the applicable essential requirements and that non-conformity leads to a serious safety risk, the national safety authority concerned may apply temporary safety measures under its supervision tasks, in accordance with Article 17(9) of this IGC Regulation.
5. Temporary safety measures in the form of a suspension of type authorisation of a vehicle may be applied in parallel by the national safety authority or, in the French section of the Fixed Link, by the Agency, and shall be subject to such review processes and remedies as are available in the jurisdiction where the decision to apply the measures was made. In particular, in the French section of the Fixed Link, the judicial review and arbitration processes set out in paragraph 14 of Article 24 of this IGC Regulation.
6. In the cases referred to in paragraph 2, the ORR, the EPSF or the Agency, whichever issued the authorisation, following a review of the effectiveness of any measures taken to address the serious safety risk, may decide to revoke or amend the authorisation when it is proven that an essential requirement was not met at the time of authorisation. To that end, they shall notify their decision to the holder of the authorisation for placing on the market or of the vehicle type authorisation, giving the reasons for their decisions. The holder may, within a period of one month from receipt of this decision, request the decision to be reviewed. In that case, the decision to revoke shall be temporarily suspended. The ORR, the EPSF or the Agency, as relevant, shall have one month from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse their decision.
7. Where relevant, in the event of disagreement between the Agency and the EPSF concerning the need to restrict or revoke the authorisation, the arbitration procedure provided for in

paragraph 14 of Article 24 of this IGC Regulation shall be followed. If the result of that arbitration procedure is that the vehicle authorisation is neither to be restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 4 of this Article shall be withdrawn.

8. If the decision of the ORR, the EPSF or the Agency is confirmed, the holder of the vehicle authorisation may bring an appeal using such review processes and remedies as are available in the jurisdiction where the decision to apply the measures was made.
9. When the EPSF decides to revoke an authorisation for placing on the market which it has granted, it shall forthwith inform the Agency, the ORR and the EU national safety authorities, including those in a territory where application for authorisation for placing on the market for a vehicle of the same type is ongoing, thereof and give the reasons for its decision.

Where the ORR decides to revoke an authorisation for placing on the market which it has granted, it shall forthwith inform the EPSF and give the reasons for its decision.

10. The decision of the competent national safety authority, and where applicable the decision of the Agency, to revoke the vehicle authorisation shall be reflected in the appropriate vehicle register, in accordance with Article 25 of this IGC Regulation.

In the case of an authorisation of a vehicle type, the decision to revoke shall be reflected in the European register of authorised vehicle types, or in the list of determination of authorised vehicle types maintained by the ORR, in accordance with Article 27(6) of this IGC Regulation in relation to authorisations of vehicle types in the French and UK sections of the Fixed Link respectively.

The competent national safety authorities shall ensure that railway undertakings, or where relevant the Concessionaires, using vehicles of the same type as the vehicle or type subject to the revocation are properly informed. Such railway undertakings, or where relevant the Concessionaires, shall first check whether the same problem of non-compliance applies. In that event, the procedure provided for in this Article shall apply.

11. When an authorisation for placing on the market is revoked, the vehicle concerned shall no longer be used in the Fixed Link and its area of use shall not be extended. When a vehicle type authorisation is revoked, vehicles built on the basis of it shall not be placed on the market in the Fixed Link or, if they had already been placed on the market, they shall be withdrawn. A new authorisation may be requested on the basis of the procedure provided for in Article 24 of this IGC Regulation in the case of individual vehicles or Article 27 in the case of a vehicle type.
12. When, in the cases provided for in paragraphs 1 to 3, the non-compliance with the essential requirements is limited to part of the area of use of the vehicle concerned and such non-compliance already existed at the time when the authorisation for placing on the market was issued, the latter shall be amended to exclude the parts of the area of use concerned.

## **ARTICLE 30**

## **Vehicle numbering system**

1. Upon registration in accordance with Article 25 of this IGC Regulation, each vehicle shall be assigned a European vehicle number (EVN) by the body responsible for keeping the vehicle register in the territory in which the vehicle is registered. In France, this body is the EPSF. In the UK, this body is determined by English law. Where a vehicle is registered in the UK, an EVN shall be assigned in accordance with English law. Where a vehicle is registered in France, an EVN shall be assigned in accordance with French law. Each vehicle shall be marked with the EVN assigned to it.
2. Each vehicle shall be assigned a unique EVN upon first registration. Where it is necessary to register a vehicle in multiple vehicle registers, the EVN assigned to the vehicle upon first registration shall be assigned in each subsequent registration, unless otherwise specified in English or French law.

## **ARTICLE 31**

### **Register of infrastructure**

1. The Concessionaires have obligations under EU law and English law to maintain and update an infrastructure register. Under EU law, these obligations are found in Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777. Under English law, the obligations are found in Regulation 35 of RIR. The Concessionaires must comply with EU law in respect of keeping an infrastructure register in relation to the French section of the Fixed Link and English law in respect of keeping an infrastructure register in relation to the UK section of the Fixed Link. References in this Regulation to “the infrastructure register” are to be construed as referring to the relevant infrastructure register kept in accordance with either EU law, English law or both, as determined by the location of the infrastructure.
2. The Concessionaires are responsible for maintaining and updating the infrastructure register stating the values of the network parameters of each subsystem or part of a subsystem concerned, as set out in the relevant TSIs or NTSNs.
3. The Concessionaries are responsible in relation to the French section of the Fixed Link for collecting and inserting data, referred to in the first sentence of paragraph 5, into the web-based application set up and maintained by the Agency (“RINF Application”), in compliance with Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777.

The Concessionaires are responsible in relation to the UK section of the Fixed Link for making the data, referred to in the last sentence of paragraph 5, available when requested by either an applicant for authorisation or an approved body under RIR.

4. The values of the network parameters, referred to in paragraph 2 of this Article, shall be used in combination with the values of the parameters recorded in the vehicle authorisation for placing on the market to check the technical compatibility between vehicle and network.

5. In France, the data content and format, the technical and functional architecture and the modalities of data operation, input and consultation are specified in Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777. In the UK, the data content and format are specified in retained Commission Implementing Regulation (EU) 2019/777.

## **CHAPTER IV: TRANSITIONAL AND MISCELLANEOUS PROVISIONS**

### **ARTICLE 32**

#### **Non-freight wagon vehicles**

ECMs with responsibility for the maintenance of vehicles other than freight wagons, used in the Fixed Link, which do not fall within the scope of Article 33 of this IGC Regulation shall comply with the requirements set out in Article 16 of this IGC Regulation from 16th June 2022.

### **ARTICLE 33**

#### **ECM Attestations**

The attestation for an ECM maintaining vehicles other than freight wagons used in the Fixed Link, issued by the certification body on the basis of French or English laws, applicable in the field governed by Article 16 of this IGC Regulation, before 16 June 2020 shall be recognised as being equivalent to ECM certification issued in compliance with Article 16 until the end of its original period of validity or at the latest, until 16 June 2023.

Attestations of conformity with the principles and criteria equivalent to the requirements of Annex III of Regulation (EU) No 445/2011 issued by a certification body for vehicles other than freight wagons used in the Fixed Link, by 16 June 2019 at the latest, shall be deemed equivalent to ECM certifications issued in compliance with Article 16 of this IGC Regulation until the end of their original period of validity or at the latest, until 16 June 2023.

Attestations of conformity for outsourced maintenance functions for vehicles other than freight wagons used in the Fixed Link, issued by the certification body by 16 June 2022 at the latest, on the basis of French or UK laws applicable in the field governed by Article 16 of this IGC Regulation shall be deemed equivalent to ECM certifications for outsourced maintenance functions issued in compliance with Article 16 until the end of their original period of validity or at the latest, until 16 June 2025.

### **ARTICLE 34**

#### **ECM Certificates issued under Regulation (EU) No 445/2011**

ECM certificates issued under Regulation (EU) No 445/2011 by a certification body shall be deemed equivalent to certificates issued in compliance with Article 16 of this IGC Regulation until the end of their original period of validity.

## **ARTICLE 35**

### **Safety Certificates and Authorisations**

1. Subject to paragraphs 2, 3 and 7, a Part A or Part B safety certificate issued for the Fixed Link prior to the entry into force of this IGC Regulation shall remain valid in the UK until it expires. Under Article 3(1) of the bilateral agreement on safety certification, the railway undertaking holding such Part A and Part B safety certificates shall be authorised to operate on the French section of the Fixed Link until they expire.
2. Where a railway undertaking with a Part A or Part B safety certificate issued for the Fixed Link prior to the entry into force of this IGC Regulation seeks to make a change to the type or extent of the railway operations covered by that certificate or to make any other significant change affecting the basis of which that certificate was issued, the railway undertaking shall apply to the ORR for a single safety certificate under Article 8 of this IGC Regulation.
3. If the ORR finds that a railway undertaking with a Part B safety certificate issued by the IGC prior to the entry into force of this IGC Regulation no longer satisfies the conditions for certification, it may restrict or revoke that safety certificate, giving reasons for its decision. It shall inform the EPSF of any such restriction or revocation as soon as possible.
4. Subject to paragraphs 5, 6 and 7, a safety authorisation issued for the Fixed Link prior to the entry into force of this Regulation shall remain valid until it expires.
5. Where the Concessionaires with a safety authorisation issued by the IGC prior to the entry into force of this IGC Regulation propose any substantial changes to the infrastructure, signalling, energy supply or vehicles or to the principles of their operation and maintenance covered by the authorisation, the Concessionaires shall apply to the ORR for a new safety authorisation under Article 17 of this IGC Regulation.
6. If the ORR finds that the Concessionaires no longer satisfy the conditions for a safety authorisation issued by the IGC prior to the entry into force of this IGC Regulation, without prejudice to any emergency actions needed, after formal notice and giving the Concessionaires an opportunity to make representations and after considering any representations made, it may modify, restrict, suspend or revoke the authorisation, giving reasons for its decision. The Concessionaires shall take the appropriate measures to inform railway undertakings operating through the Common Section of any consequent impact upon their operations.
7. The ORR may, following substantial changes to the safety regulatory framework, require the revision of a safety authorisation or a safety certificate issued for the UK section of the Fixed Link prior to the entry into force of this IGC Regulation and valid at the date this IGC Regulation comes into force.

## **ARTICLE 36**

### **Repeal**

The Regulation of the Intergovernmental Commission on the safety of the Channel Fixed Link done on 24th January 2007 and the Regulation of the Intergovernmental Commission 2013 done on 6th February are repealed.

## **ARTICLE 37**

### **Entry into force**

This IGC Regulation shall enter into force on the day after the date of receipt of the last notification through diplomatic channels by which the two Governments inform each other that they have completed the internal domestic procedures necessary for this IGC Regulation to enter into force.

Done by the Intergovernmental Commission on [add date] 2022 in the English and French languages, both texts being equally authoritative.

Signatures

The Head of the French delegation to the IGC / The Head of the UK delegation to the IGC

## **Annex**

### **CONCESSIONAIRES' SAFETY MANAGEMENT SYSTEM**

#### **1. Requirements for the Concessionaires' safety management system**

The Concessionaires' safety management system must be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organisation of the Concessionaires. It shall show how control by the management on different levels is secured, how



staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement of the safety management system is ensured. It shall include a clear commitment to consistently apply human factors knowledge and methods; and allow the Concessionaires and railway undertakings to promote a culture of mutual trust, confidence and learning in which staff are encouraged to contribute to the development of safety while ensuring confidentiality.

## **2. Basic elements of the Concessionaires' safety management system**

The basic elements of the Concessionaires' safety management system are:

- a. a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;
- b. qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;
- c. procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive conditions as laid down in TSIs or NTSNs, or in the national rules referred to in Article 6 of this IGC Regulation, in other applicable rules or authority decisions;
- d. procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life-cycle of equipment and operations;
- e. procedures and methods for identifying risks, carrying out risk evaluation and implementing risk control measures whenever a change of the operating conditions or new material imposes new risks on the infrastructure or the man-machine organisation interface;
- f. provision of programmes for training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and tasks carried out accordingly, including arrangements with regard to physical or psychological fitness;
- g. arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations operating on the same infrastructure;
- h. procedures and formats for how safety information is to be documented and designation of procedure for configuration control of vital safety information;
- i. procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken;
- j. provision of plans for action and alerts and information in case of emergency, agreed upon with the appropriate public authorities; and
- k. provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.

**REGLEMENT**  
**DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE**  
**RELATIF AUX EXIGENCES**  
**DE SECURITE ET D'INTEROPERABILITE**  
**AU SEIN DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE**

La Commission intergouvernementale (CIG), mise en place pour suivre au nom des gouvernements français et britanniques 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 de Cantorbéry »), et en particulier ses articles 1 et 10 ;

Vu la notification du 29 mars 2017 par le Royaume-Uni au Conseil européen de son intention de se retirer de l'Union, déclenchant formellement l'application de l'article 50 du Traité sur l'Union européenne ;

Vu les conséquences, pour le régime de sécurité et d'interopérabilité applicable à la Liaison fixe, du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 31 janvier 2020 à minuit et la fin de la période de transition le 31 décembre 2020 à minuit ;

Vu la 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 (refonte) ;

Vu la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) ;

Vu l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la certification de sécurité en ce qui concerne les services de transport ferroviaire empruntant la Liaison fixe trans-Manche, signé le XX mars 2022 ;

Vu, pour ce qui concerne la France en sa qualité d'Etat membre de l'Union européenne :

- La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;
- La directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) ;
- Le règlement (UE) n°1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien ;
- Le 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) n° 1077/2012 de la Commission ;

- Le 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) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 ;
- Le règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission 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) n° 653/2007 de la Commission ;
- La décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission ;
- Le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 ;
- Le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;
- Le 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) n° 445/2011 de la Commission ;
- Le 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 ;
- Le 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) n° 201/2011 de la Commission ;
- Le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ;
- Le code des transports ;
- Le décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;

- Le 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 ;

Vu, pour ce qui concerne le Royaume-Uni, les *Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006*, les *Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010*, les *Railways (Interoperability) Regulations 2011*, et le droit européen suivant, tel que retenu en droit britannique :

- le règlement (UE) n°1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien ;
- le 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) n° 1077/2012 de la Commission ;
- le 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) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 ;
- le règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission 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) n° 653/2007 de la Commission ;
- le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 ;
- le 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 ;
- le 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 ; et
- le 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) n° 201/2011 de la Commission.

Considérant la nécessité de maintenir un cadre juridique cohérent sur l'ensemble de la Liaison fixe ;

Considérant l'importance d'une coopération et d'une information réciproque continues entre les gouvernements français et britannique concernant le développement des spécifications techniques d'interopérabilité et des notices nationales de spécifications techniques ;

Considérant l'importance d'une coopération continue entre la Commission intergouvernementale, l'Office of Rail and Road et l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire en ce qui concerne la sécurité et l'interopérabilité de la Liaison fixe ;

A ADOPTE le règlement suivant :

## Table des matières

<b>CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES</b>	<b>7</b>
ARTICLE 1 – Objet	7
ARTICLE 2 – Interprétation	7
ARTICLE 3 – Cohérence du cadre juridique de la Liaison fixe	14
<b>CHAPITRE II – SECURITE</b>	<b>15</b>
ARTICLE 4 – Rôle du gestionnaire d'infrastructure	15
ARTICLE 5 – Rôle des entreprises ferroviaires	16
ARTICLE 6 – Règles nationales dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité	17
ARTICLE 7 – Systèmes de gestion de la sécurité	17
ARTICLE 8 – Certification de sécurité	19
ARTICLE 9 – Coopération en matière de sécurité	23
ARTICLE 10 – Communication d'informations	23
ARTICLE 11 – Modalités de travail	23
ARTICLE 12 – Responsabilités des autorités nationales de sécurité	24
ARTICLE 13 – Tâches des autorités nationales de sécurité	24
ARTICLE 14 – Agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure	25
ARTICLE 15 – Accès aux services de formation	27
ARTICLE 16 – Entretien des véhicules	28
ARTICLE 17 – Surveillance	32
ARTICLE 18 – Enquêtes sur les accidents et les incidents	33
<b>CHAPITRE III – INTEROPERABILITE</b>	<b>35</b>
ARTICLE 19 – Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles	35
ARTICLE 20 – Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles	35
ARTICLE 21 – Autorisation de mise en service d'installations fixes	36
ARTICLE 22 – Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)	38
ARTICLE 23 – Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles	39
ARTICLE 24 – Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule	39
ARTICLE 25 – Enregistrement des véhicules munis d'une autorisation de mise sur le marché	44

<b>ARTICLE 26 – Vérifications préalables à l’utilisation des véhicules munis d’une autorisation .....</b>	<b>44</b>
<b>ARTICLE 27 – Autorisation par type de véhicule .....</b>	<b>45</b>
<b>ARTICLE 28 – Conformité des véhicules à un type de véhicule autorisé.....</b>	<b>46</b>
<b>ARTICLE 29 – Non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles .</b>	<b>47</b>
<b>ARTICLE 30 – Système d’immatriculation des véhicules.....</b>	<b>49</b>
<b>ARTICLE 31 – Registre de l’infrastructure .....</b>	<b>49</b>
 <b>CHAPITRE IV – DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES.....</b>	 <b>51</b>
 <b>ARTICLE 32 – Véhicules autres que des wagons de fret .....</b>	 <b>51</b>
<b>ARTICLE 33 – Attestations ECE .....</b>	<b>51</b>
<b>ARTICLE 34 – Certificats ECE délivrés en application du règlement (UE) n° 445/2011 .....</b>	<b>51</b>
<b>ARTICLE 35 – Agréments et certificats de sécurité .....</b>	<b>51</b>
<b>ARTICLE 36 – Abrogation .....</b>	<b>52</b>
<b>ARTICLE 37 – Entrée en vigueur .....</b>	<b>53</b>
 <b>Annexe - SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES CONCESSIONNAIRES.....</b>	 <b>53</b>

## **CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES**

### **ARTICLE 1 – Objet**

Le présent règlement de la CIG a pour objet la définition d'exigences de sécurité et d'interopérabilité applicables à la Liaison fixe trans-Manche.

### **ARTICLE 2 – Interprétation**

1) Aux fins du présent règlement de la CIG, les définitions suivantes s'appliquent :

1. « accident », un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents se répartissent suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres;
2. « accident grave » signifie 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 ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité; on entend par l'expression «dommages importants», des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros ou 1,78 millions de livres sterling;
3. « accord bilatéral sur la certification de sécurité » signifie l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la certification de sécurité en ce qui concerne les services de transport ferroviaire empruntant la Liaison fixe trans-Manche signé à [lieu] le [jour/mois] 2022 ;
4. « Agence » signifie l'agence instaurée par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;
5. « autorisation britannique de véhicule » signifie une autorisation de mise sur le marché de véhicule délivrée par l'ORR pour la partie britannique de la Liaison fixe conformément au présent règlement de la CIG et au règlement d'exécution (UE) 2018/545 tel que retenu en droit britannique;
6. « autorisation européenne de véhicule » signifie une autorisation de mise sur le marché de véhicule délivrée dans l'Union européenne conformément aux paragraphes 5 ou 8 de l'article 21 de la directive interopérabilité pour un domaine d'utilisation incluant la partie française de la Liaison fixe;



7. « autorité nationale de sécurité » signifie pour la partie française de la Liaison fixe, l'EPSF et pour la partie britannique de la Liaison fixe, l'ORR ;
8. « certificat de sécurité unique britannique » signifie un certificat de sécurité unique délivré par l'ORR conformément à l'[article 8](#) du présent règlement de la CIG ;
9. « certificat de sécurité unique européen » signifie un certificat de sécurité unique, dont le domaine d'exploitation inclut la partie française de la Liaison fixe, délivré dans l'Union européenne conformément aux paragraphes 5 ou 8 de l'article 10 de la directive sécurité ;
10. « certificat ECE » signifie un certificat d'entité chargée de l'entretien ;
11. « 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 ;
12. « Concession » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité;
13. « Concessionnaires » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
14. « constituants d'interopérabilité » signifie 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 de l'Union ou du système ferroviaire britannique, selon le cas. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels ;
15. « déclaration de vérification » signifie respectivement : en France, une déclaration « CE » de vérification telle que définie en droit européen et au Royaume-Uni, une déclaration « UK » de vérification, telle que définie en droit britannique ;
16. « détenteur » désigne la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou ayant un droit d'utiliser celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle sur un registre des véhicules tel que visé à l'[article 25](#) du présent règlement de la CIG ;
17. « directive interopérabilité » signifie la 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 (refonte) ;
18. « directive sécurité » signifie la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte), telle qu'amendée par la directive (UE) 2020/700 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 et par le règlement (UE) 2020/1530 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 ;

19. « domaine d'exploitation » signifie, en France, un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres de l'Union européenne, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer, et, au Royaume-Uni, un réseau ou des réseaux sur le territoire du Royaume-Uni, sur lesquels une entreprise ferroviaire envisage d'opérer ;
20. « domaine d'utilisation d'un véhicule » ou « domaine d'utilisation », un réseau ou des réseaux sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
21. « enquête » signifie une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
22. « entité adjudicatrice » signifie une entité publique ou privée qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système ;
23. « entité chargée de l'entretien » ou « ECE » signifie une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules visé à l'[article 25](#) du présent règlement de la CIG ;
24. « entreprise ferroviaire » signifie, dans la partie française de la Liaison fixe, une entreprise ferroviaire telle que définie au paragraphe 3 de l'article 3 de la directive interopérabilité. Dans la partie britannique de la Liaison fixe, toute entreprise à statut privé ou public, dont l'activité est la fourniture de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;
25. « EPSF » signifie Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire, mentionné aux articles L.2221-1 à L.2221-7 du code des transports ;
26. « ERTMS » signifie le système européen de gestion du trafic ferroviaire mentionné aux articles L.2221-1 et suivants du code des transports ;
27. « exigences essentielles » signifie, respectivement :
- en France, l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la directive interopérabilité auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire de l'Union européenne, les sous-systèmes, et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
  - au Royaume-Uni, l'ensemble des conditions fixées par le droit britannique auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire britannique, les sous-systèmes, et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
28. « gestionnaire de l'infrastructure », toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ; les

fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;

29. « guichet unique » signifie le guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;
30. « incident » signifie tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires ;
31. « installation fixe » signifie tout sous-système de « contrôle-commande et signalisation au sol », « énergie » ou « infrastructure » ;
32. « Liaison fixe » désigne la liaison fixe trans-Manche telle que définie à l'article 1.2 du Traité ;
33. « méthodes de sécurité communes » ou « MSC » signifie :
  - pour la partie française de la Liaison fixe, les méthodes de sécurité communes auxquelles il est fait référence à l'article 6 de la directive sécurité ;
  - pour la partie britannique de la Liaison fixe, les règlements de la Commission (UE) n° 1078/2012, (UE) n° 402/2013, (UE) 2018/761 et (UE) 2018/762, tels que retenus en droit britannique.
34. « mise en service » signifie l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en service opérationnel ;
35. « mise sur le marché » signifie respectivement : en France, la première mise à disposition, sur le marché de l'Union européenne, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal et au Royaume-Uni, la première mise à disposition, sur le marché britannique, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;
36. « normes techniques » signifie :
  - pour la partie française de la Liaison fixe, des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées conformément à la directive interopérabilité par lesquelles chaque sous-système ou partie de sous-système est couvert afin de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union ;
  - pour la partie britannique de la Liaison fixe, des notices nationales de spécifications techniques publiées par le ministre fixant les normes, spécifications techniques et règles techniques par lesquels chaque sous-système ou partie de sous-système est couvert afin de satisfaire aux exigences essentielles ;
  - pour les parties française et britannique de la Liaison fixe, toute règle nationale applicable concernant les constituants d'interopérabilité, les sous-systèmes ou les véhicules ;

37. « notice nationale de spécifications techniques » ou « NTSN » désigne les notices nationales de spécifications techniques publiées au Royaume-Uni conformément à la réglementation 3B des *Railways (Interoperability) Regulations 2011* ;
38. « organisme accrédité au Royaume-Uni » signifie un organisme qui détient une accréditation telle que définie au règlement ECE du Royaume-Uni.
39. « organisme accrédité dans l'Union européenne » signifie un organisme qui détient une accréditation telle que définie à l'article 2 du règlement ECE de l'Union.
40. « organisme de certification » signifie un organisme responsable de la certification des entités chargées de l'entretien ou de la certification de l'entité ou de l'organisation qui remplit les fonctions d'entretien visées aux alinéas (b), (c) ou (d) du paragraphe 5 de l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG, ou des parties de ces fonctions ;
41. « organismes d'enquête » désignent les organismes d'enquête nationaux britannique et français, respectivement le « *Rail Accident Investigation Branch* » établi par le « *Railways and Transport Safety Act 2003* », et le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), établi par les articles L. 1621-1 à L. 1621-20 du code des transports ;
42. « ORR » signifie l'*Office of Rail and Road* établi par la section 15 de la loi *Railways and Transport Safety Act de 2003* en tant qu'*Office of Rail Regulation* et subséquemment renommé par le décret *Office of Rail Regulation (Change of Name) Regulations (SI 2015/1682)* ;
43. « partie britannique de la Liaison fixe » signifie la partie de la Liaison fixe située du côté britannique de la frontière entre la France et le Royaume-Uni, telle qu'établie, pour toute question liée à la Liaison fixe, à l'article 3 du Traité de Cantorbéry.
44. « partie française de la Liaison fixe » signifie la partie de la Liaison fixe située du côté français de la frontière entre la France et le Royaume-Uni, telle qu'établie, pour toute question liée à la Liaison fixe, à l'article 3 du Traité de Cantorbéry.
45. « réaménagement » désigne les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système ;
46. « règlement de la CIG » signifie le présent règlement de la Commission intergouvernementale concernant les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité de la Liaison fixe trans-Manche ;
47. « règlement ECE de l'Union » signifie le 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) n° 445/2011 de la Commission ;

48. « Règlement ECE du Royaume-Uni » signifie le 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) n° 445/2011 de la Commission en ce qu'il fait partie du droit britannique ;
49. « règles nationales » signifie respectivement :
- en France, toutes les règles contraignantes adoptées en France, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables dans la partie française de la Liaison fixe aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers;
  - au Royaume-Uni, toutes les règles contraignantes adoptées au Royaume-Uni, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles contenues dans les NTSN ou prévues par les règles internationales, et qui sont applicables dans la partie britannique de la Liaison fixe aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers ;
50. « renouvellement » désigne les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;
51. « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue d'un système ferroviaire ;
52. « RIR » signifie les réglementations britanniques de 2011 relatives à l'Interopérabilité ferroviaire (SI 2011/3066) ;
53. « risque grave pour la sécurité » signifie un cas grave de non-respect des obligations légales ou des exigences de sécurité susceptible de causer, par lui-même ou par un enchaînement de circonstances, un accident ou un accident grave.
54. « Section Commune » désigne la partie de la Liaison fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1 du règlement de la Commission intergouvernementale du 23 juillet 2009 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche;
55. « sous-systèmes » signifie, pour la partie française de la Liaison fixe, les sous-systèmes ou parties de sous-systèmes énumérés à l'annexe II de la directive (UE 2016/797) et pour la partie britannique de la Liaison fixe, les sous-systèmes ou parties de sous-systèmes énumérés dans les RIR ;

56. « sous-système mobile » signifie le sous-système « matériel roulant » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation à bord » ;
57. « spécification technique d'interopérabilité » ou « STI » désigne une spécification technique d'interopérabilité telle que définie au paragraphe 11 de l'article 2 de la directive interopérabilité.
58. « système de gestion de la sécurité » signifie l'organisation, les modalités et les procédures établies, par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations, conformément à [l'article 7](#) du présent règlement de la CIG ;
59. « système ferroviaire britannique » signifie l'infrastructure composée de lignes et installations fixes du système ferroviaire existant du Royaume-Uni, ainsi que les véhicules de toutes catégories et origines aptes à circuler sur cette infrastructure ;
60. « système ferroviaire de l'Union » désigne le système ferroviaire de l'Union européenne tel que défini au point 1 de l'article 2 de la directive interopérabilité ;
61. « 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 ;
62. « véhicule » désigne un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;
- 2) Chaque autorité nationale de sécurité est compétente pour exercer ses fonctions uniquement sur sa partie respective de la Liaison fixe. A cet égard, l'EPSF est compétent pour ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe et l'ORR est compétent pour ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe. Les références dans le présent règlement à l'autorité de sécurité « compétente », ou à l'autorité nationale de sécurité qui est « compétente » pour ce qui concerne une section de la Liaison fixe, sont à interpréter en ce sens.
- 3) Aux fins du présent règlement de la CIG, les références aux règlements de la Commission, aux règlements délégués de la Commission et aux règlements d'exécution de la Commission « retenus en droit britannique » s'entendent comme des références à ces règlements tels qu'inscrits en droit britannique par la section 3 de la loi de 2018 sur l'Union européenne (retrait) et tels qu'amendés ou modifiés au plus tard le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement de la CIG.
- 4) Quand les dispositions du présent règlement contiennent des références aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et aux notices nationales de spécifications techniques (NTSN), toutes les non-applications, exemptions ou dérogations à ces STI ou NTSN, telles qu'applicables respectivement en droit européen et français ou en droit britannique, s'appliquent.

- 5) Aucune disposition du présent règlement de la CIG ne doit être considérée comme modifiant l'applicabilité des dispositions de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).
- 6) La législation à laquelle il est fait référence dans le présent règlement de la CIG est celle en vigueur au jour de l'entrée en vigueur de celui-ci.

### **ARTICLE 3 – Cohérence du cadre juridique de la Liaison fixe**

- 1) Le présent règlement de la CIG ne préjuge pas des fonctions de la CIG, qui lui sont conférées par l'article 10 du Traité et par la Concession.
- 2) La CIG peut en particulier faire des recommandations ou formuler des avis afin d'améliorer la coordination des évolutions législatives et réglementaires et contribuer à la cohérence du cadre juridique applicable à la sécurité et l'interopérabilité de la Liaison fixe.
- 3) Conformément au paragraphe 4 de l'[article 11](#) du présent règlement de la CIG, la CIG est consultée en cas de risque de décisions manifestement incompatibles des autorités nationales de sécurité, susceptibles d'affecter gravement le niveau de sécurité de la Liaison fixe.

## **CHAPITRE II – SECURITE**

### **ARTICLE 4 – Rôle du gestionnaire d'infrastructure**

- 1) Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison fixe.
- 2) Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, les Concessionnaires sont responsables de la partie du système ferroviaire de l'Union européenne située dans la partie française de la Liaison fixe et de la partie du système ferroviaire britannique située dans la partie britannique de la Liaison fixe, et de la sécurité de leur exploitation, 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.
- 3) 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 :
  - a) mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires ;
  - b) respectent la réglementation pertinente de l'Union et du Royaume-Uni et les règles nationales pertinentes applicables au système ferroviaire de l'Union et au système ferroviaire britannique ;
  - c) sont responsables de la conformité de l'exploitation des services de navette pour véhicules routiers avec les exigences applicables à la Section Commune ;
  - d) s'assurent que les véhicules utilisés pour réaliser les services de navette pour véhicules routiers sont autorisés à circuler sur la Section Commune ;
  - e) garantissent le bon état des véhicules utilisés pour réaliser leurs activités de services de navette pour véhicules routiers ;
  - f) veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, y compris les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans la Liaison fixe ;
  - g) garantissent que les membres de leur personnel affectés à des tâches de sécurité ont reçu une formation, possèdent et maintiennent à jour les compétences et la certification appropriées ;
  - h) prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire ;



- i) saisissent la CIG et les autorités nationales de sécurité de tout risque identifié conformément à l'alinéa (viii) et de toutes mesures conservatoires prises, pour permettre aux autorités nationales de sécurité d'apprécier les mesures à prendre et notamment celles visées aux paragraphes 14 et 15 de l'[article 8](#) du présent règlement de la CIG ;
- j) le cas échéant, obligent par contrat les acteurs ayant une incidence potentielle sur l'exploitation en sécurité de la Liaison fixe, qui ne sont pas des entreprises ferroviaires, à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques. Ces dispositions contractuelles sont communiquées aux autorités nationales de sécurité sur leur demande.

## **ARTICLE 5 – Rôle des entreprises ferroviaires**

- 1) 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.
- 2) A cette fin les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles :
  - a) mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires ;
  - b) respectent la réglementation pertinente de l'Union et du Royaume-Uni et les règles nationales pertinentes applicables au système ferroviaire de l'Union et au système ferroviaire britannique ;
  - c) garantissent que les membres de leur personnel affectés à des tâches de sécurité ont reçu une formation, possèdent et maintiennent à jour les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans la Liaison fixe ;
  - d) s'assurent que les véhicules utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune et sont en bon état de sécurité.
  - e) prennent les mesures conservatoires nécessaires, si elles constatent ou sont averties d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire ;
  - f) saisissent la CIG et les autorités nationales de sécurité de tout risque identifié conformément à l'alinéa (e) et de toutes mesures conservatoires prises ;
  - g) le cas échéant, obligent par contrat les acteurs ayant une incidence potentielle sur l'exploitation en sécurité de la Liaison fixe, qui ne sont ni le gestionnaire

d'infrastructure ni les autres entreprises ferroviaires, à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques. Ces dispositions contractuelles sont communiquées aux autorités nationales de sécurité sur leur demande.

- 3) Si les entreprises ferroviaires s'échangent des véhicules, les parties en question s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation, notamment sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité des opérations de maintenance du véhicule, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.

## **ARTICLE 6 – Règles nationales dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité**

- 1) Les règles nationales britanniques sont applicables dans la partie britannique de la Liaison fixe conformément au droit britannique. Les règles nationales françaises sont applicables dans la partie française de la Liaison fixe conformément au droit français et européen.
- 2) Les règles nationales françaises et britanniques sont publiées conformément respectivement au droit français et britannique et, pour ce qui concerne les règles nationales françaises, conformément au droit européen.

## **ARTICLE 7 – Systèmes de gestion de la sécurité**

- 1) 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, conformément au règlement délégué (UE) 2018/762, tel qu'en vigueur dans l'Union européenne et tel que retenu en droit britannique.
- 2) Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires satisfait aux exigences et contient les éléments énoncés dans les règles nationales et l'annexe au présent règlement de la CIG adaptés en fonction de la nature, de l'importance et des autres caractéristiques des activités exercées avec pour objectif d'assurer un régime cohérent de sécurité pour la Liaison fixe. 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.
- 3) Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets sur la sécurité de l'exploitation 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 en France et aux NTSN applicables au Royaume-Uni, aux règles nationales pertinentes et aux conditions fixées dans le certificat de sécurité requis, conformément au paragraphe 1 de l'[article 8](#) du présent règlement de la CIG, pour l'exploitation sur l'infrastructure ferroviaire de la Liaison fixe. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence.

- 4) Les Concessionnaires intègrent à leur système de gestion de la sécurité tout autre élément nécessaire pour prévenir les risques pour la sécurité, selon l'évaluation des risques découlant de leur propre activité.
- 5) Pour exploiter sur la Liaison fixe, les entreprises ferroviaires doivent avoir élaboré et mis en œuvre un système de gestion de la sécurité, conformément au règlement délégué (UE) 2018/762, tel qu'en vigueur dans l'Union européenne ou tel que retenu en droit britannique selon le cas.
- 6) Chaque année, avant le 31 mai, les Concessionnaires et toutes les entreprises ferroviaires exploitant dans la Liaison fixe soumettent à chaque autorité nationale de sécurité un rapport annuel sur la sécurité pour la partie de la Liaison fixe sur laquelle l'autorité nationale de sécurité concernée est compétente. Chaque rapport annuel concerne l'année civile précédente et contient :
  - a) des informations sur la manière dont l'organisation atteint ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
  - b) un rapport sur la mise au point d'indicateurs nationaux de sécurité et des indicateurs de sécurité communs, tels que définis au paragraphe 7 du présent article et applicables respectivement dans la partie française et dans la partie britannique de la Liaison fixe, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante ;
  - c) les résultats des audits de sécurité internes ;
  - d) des observations sur les insuffisances et les dysfonctionnements des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'autorité nationale de sécurité, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'alinéa h) du paragraphe 3 de l'[article 4](#) dans le cas des Concessionnaires et à l'alinéa e) du paragraphe 2 de l'[article 5](#) dans le cas des entreprises ferroviaires;  
et
  - e) un compte rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes.
- 7) Pour les besoins du paragraphe 6 du présent article, les indicateurs de sécurité communs applicables sont :
  - (a) pour ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe, ceux définis à l'annexe I de la directive sécurité, et à son appendice ; et
  - (b) pour ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe, ceux définis à l'annexe I de la directive sécurité, et à son appendice, à condition que cette Annexe I soit lue avec les modifications suivantes—
    - (i) au paragraphe 5, « livre sterling » en remplacement de « euro » ;
    - (ii) au paragraphe 1.2 de l'appendice, « 130,000 GBP » en remplacement de « 150 000 EUR » ;
    - (iii) au paragraphe 2.1 de l'appendice, « aux Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) and section

- 1.8.5 of the Agreement for International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) » en remplacement de « au RID/ADR section 1.8.5. »;
- (iv) au paragraphe 5.1 de l'appendice, « au Royaume-Uni », en remplacement de « dans l'Etat membre » aux deux occurrences où les termes apparaissent;
  - (v) au paragraphe 5.3.3 de l'appendice, « livre sterling » en remplacement de « euro » ;  
et
  - (vi) aux paragraphes 7.3 et 7.4 de l'appendice, « de la Liaison fixe » en remplacement de « du réseau ferroviaire d'Etats membres, dont le champ d'application est défini à l'article 2 ».

## **ARTICLE 8 – Certification de sécurité**

- 1) Conformément à l'accord bilatéral sur la certification de sécurité, une entreprise ferroviaire ne peut exploiter sur l'infrastructure ferroviaire de la Liaison fixe sans être titulaire d'un des certificats de sécurité suivants, valide sur l'une au moins des deux parties de la Liaison fixe :
  - un certificat de sécurité partie A et partie B, délivré conformément au paragraphe 2 de l'article 10 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;
  - un certificat de sécurité unique européen, délivré dans le respect du règlement d'exécution (UE) n° 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018. Ce certificat de sécurité unique est délivré selon le cas soit par l'Agence, soit par l'EPSF lorsque le domaine d'exploitation est limité au territoire français ;
  - un certificat de sécurité unique britannique.
- 2) Dans sa demande de certificat de sécurité unique européen ou de certificat de sécurité unique britannique, l'entreprise ferroviaire précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et, dans le cas d'un certificat de sécurité unique européen, le domaine d'exploitation envisagé.

La demande de certificat de sécurité unique européen ou de certificat de sécurité unique britannique est accompagnée d'un dossier comprenant des documents attestant :

- (a) De l'établissement d'un système de gestion de la sécurité conformément à l'[article 7](#) du présent règlement de la CIG et du respect des exigences définies :
  - (i) Dans le cas d'un certificat de sécurité unique européen, par le droit européen ;
  - (ii) Dans le cas d'un certificat de sécurité unique britannique, par le droit britannique.
- (b) Le cas échéant, du respect des exigences de sécurité définies par les règles nationales pertinentes.

- 3) La demande de certificat de sécurité unique européen ou de certificat de sécurité unique britannique, et toutes les informations relatives à cette demande, y compris l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions quant aux recours, sont transmises, respectivement, au travers du guichet unique ou à l'ORR.
- 4) La délivrance d'un certificat de sécurité unique européen ou d'un certificat de sécurité unique britannique vaut approbation du système de gestion de la sécurité établi par l'entreprise ferroviaire et atteste du respect des dispositions prévues à l'[article 7](#) du présent règlement de la CIG.
- 5) Un certificat de sécurité unique européen ou un certificat de sécurité unique britannique est délivré pour une durée maximale de cinq ans. Il est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire.

Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

L'autorité nationale de sécurité compétente peut exiger la révision du certificat de sécurité unique qu'elle a délivré en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

- 6) Dans le délai d'un mois suivant la réception d'une décision refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique européen ou d'un certificat de sécurité unique britannique, le demandeur peut demander à l'autorité nationale de sécurité compétente de revoir cette décision.

Celle-ci dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si l'autorité nationale de sécurité compétente reçoit une demande de révision, ou dans le cas de l'EPSF est informée par l'Agence d'une telle demande, elle coopère étroitement avec l'autre autorité de sécurité conformément à leurs modalités de travail commun, visées à l'[article 11](#) du présent règlement de la CIG.

- 7) Dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité uniques européens par l'Agence, lorsque le domaine d'exploitation des certificats envisagés inclut la partie française de la Liaison fixe, l'EPSF examine les éléments du dossier prévus au paragraphe 2 du présent article, qui lui est soumis par l'Agence.

L'EPSF peut, dans ce cadre, demander des informations complémentaires utiles et est autorisé à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire relevant de sa compétence, ainsi que des audits. Il se coordonne, le cas échéant, avec l'Agence pour l'organisation de ces visites, audits et inspections.

- 8) En cas de désaccord de l'Agence avec une évaluation négative de l'EPSF à l'issue d'un examen, prévu au paragraphe 7 du présent article, de la demande de certificat de sécurité unique européen attestant du respect des règles nationales pertinentes, celui-ci coopère avec

l'Agence en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'EPSF peuvent associer l'entreprise ferroviaire.

En cas d'un tel désaccord, l'EPSF le notifie à l'ORR dans les meilleurs délais, en exposant les détails du désaccord et toute conclusion mutuellement acceptable trouvée, le cas échéant.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit la date à laquelle l'Agence a informé l'EPSF de son désaccord, l'EPSF peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre des recours, mentionnée à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

Dans le cas d'une telle soumission à l'arbitrage, l'EPSF en informe l'ORR et l'informe également du résultat de l'arbitrage.

- 9) En cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion positive de l'EPSF à l'issue de l'examen, prévu au paragraphe 7 du présent article, de la demande de certificat de sécurité unique européen attestant du respect des règles nationales pertinentes, celui-ci coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'EPSF peuvent associer l'entreprise ferroviaire.

En cas d'un tel désaccord, l'EPSF le notifie à l'ORR dans les meilleurs délais, en exposant les détails du désaccord et toute conclusion mutuellement acceptable trouvée, le cas échéant.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable n'a pu être trouvée au plus tard un mois après la date de l'information faite à l'EPSF, l'Agence rend sa décision finale. Lorsque l'EPSF reçoit notification de cette décision, il en informe l'ORR dans les meilleurs délais.

- 10) Lorsque le domaine d'exploitation est limité à tout ou partie du territoire français, l'EPSF peut, sous sa propre responsabilité et à la demande de l'entreprise ferroviaire, délivrer un certificat de sécurité unique européen.

Lorsque l'entreprise ferroviaire entend exploiter des services sur la partie britannique de la Liaison fixe, l'ORR peut lui délivrer un certificat de sécurité unique britannique.

Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'EPSF sur une demande de certificat de sécurité unique européen vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.

L'autorité nationale de sécurité compétente fait connaître dans le délai d'un mois suivant la réception de la demande que celle-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis ou demande à l'entreprise ferroviaire de fournir des informations complémentaires utiles dans un délai raisonnable, proportionné à la difficulté de fourniture des informations demandées et convenu avec l'entreprise dès que celle-ci est informée que son dossier est incomplet. A défaut, le dossier est réputé complet à l'expiration de ce délai.

L'autorité nationale de sécurité compétente est responsable des certificats de sécurité uniques qu'elle délivre.

L'EPSF informe l'Agence dans un délai de deux semaines de la délivrance d'un certificat de sécurité unique européen, en indiquant le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

- 11) Pour délivrer un certificat de sécurité unique européen ou un certificat de sécurité unique britannique, l'autorité nationale de sécurité compétente examine le dossier mentionné au paragraphe 2 du présent article. Dans le cadre de cet examen, elle est autorisée à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire relevant de sa compétence, ainsi que des audits.
- 12) Toute modification d'un certificat de sécurité unique européen ou d'un certificat de sécurité unique britannique ne modifie pas sa durée de validité.

Les exigences pour obtenir le certificat de sécurité unique européen, les détails de la procédure, y compris la participation de l'Agence et de l'EPSF ainsi que la durée de validité des certificats de sécurité uniques européens sont définis par le règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018.

- 13) Les exigences pour obtenir un certificat de sécurité unique britannique, y compris le rôle de l'ORR et la période de validité des certificats de sécurité uniques britanniques, sont définis par le règlement d'exécution (UE) 2018/763 tel que retenu en droit britannique.
- 14) Si une autorité nationale de sécurité compétente constate qu'une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré un certificat de sécurité unique ne répond plus aux exigences dudit certificat, elle peut le restreindre ou le retirer en donnant les raisons de sa décision. Elle informe l'autre autorité nationale de sécurité de la restriction ou du retrait dudit certificat dans les meilleurs délais.
- 15) Lorsque l'EPSF constate qu'une entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité unique européen délivré par l'Agence ne satisfait plus aux conditions dudit certificat, elle demande à l'Agence de restreindre ou retirer ce certificat de sécurité unique européen. Dans un tel cas, l'EPSF en informe l'ORR dans les meilleurs délais.

Si l'Agence n'est pas d'accord avec la demande de l'EPSF, celui-ci coopère avec elle en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'EPSF peuvent associer l'entreprise ferroviaire.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'Agence a informé l'EPSF de son désaccord, celui-ci peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre des recours mentionnée à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

Si à l'issue de cette procédure, le certificat de sécurité unique européen n'est ni restreint, ni retiré, les mesures de sécurité temporaires mentionnées au paragraphe 9 de l'[article 17](#) sont suspendues.

## **ARTICLE 9 – Coopération en matière de sécurité**

- 1) Les autorités nationales de sécurité coopèrent sur les aspects relatifs à la sécurité ferroviaire de la Liaison fixe et en conformité avec les exigences du présent règlement de la CIG et de leur droit national respectif.
- 2) Les autorités nationales de sécurité informent la CIG, instaurée par l'article 10 du Traité pour suivre, au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci, toute question liée à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe, de toute mesure de sécurité qu'elles entendent mettre en œuvre sur le territoire relevant de leur compétence respective et coopèrent avec elle sur toutes les questions liées à la sécurité ferroviaire de la Liaison Fixe.

## **ARTICLE 10 – Communication d'informations**

- 1) La CIG transfère ou communique aux autorités nationales de sécurité, aussi rapidement que possible, toute information ou document qu'elle détient pour les besoins des fonctions qu'elle exerce en vertu du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la Liaison fixe trans-Manche du 24 janvier 2007, tel que modifié par le règlement modificatif de la Commission intergouvernementale du 6 février 2013.
- 2) La CIG et les autorités nationales de sécurité, dans le respect du droit qui leur est respectivement applicable, peuvent échanger des informations en tant que de besoin pour exercer leurs fonctions respectives relatives à la Liaison fixe.

## **ARTICLE 11 – Modalités de travail**

- 1) Les autorités nationales de sécurité, dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la Liaison fixe, prennent en compte le besoin de se coordonner et d'adopter des décisions ou avis ayant des effets juridiques et pratiques cohérents sur l'ensemble de celle-ci.
- 2) A cette fin, les autorités nationales de sécurité, dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la Liaison fixe, coopèrent étroitement et coordonnent leurs procédures de prise de décision, y compris en mettant en place des modalités de travail commun. Ces modalités de travail doivent permettre l'adoption par les autorités nationales de sécurité de décisions et d'avis cohérents.
- 3) Après consultation de la CIG, les autorités nationales de sécurité publient leurs modalités de travail commun susmentionnées. Celles-ci incluent le cas échéant les travaux menés avec la CIG et son Comité de sécurité instauré par l'article 11 du Traité.
- 4) Lorsque, malgré les modalités de travail commun susmentionnées, il apparaît à la CIG que les autorités nationales de sécurité risquent de prendre des décisions ou de formuler des avis qui n'auront pas des effets pratiques cohérents sur l'ensemble de la Liaison Fixe, celle-ci recherche avec les autorités nationales de sécurité une solution mutuellement acceptable, compatible avec la sécurité d'exploitation de la Liaison Fixe et leurs obligations respectives.



## **ARTICLE 12 – Responsabilités des autorités nationales de sécurité**

- 1) Les autorités nationales de sécurité soutiennent et promeuvent l'usage sûr de la Liaison fixe par tous ses utilisateurs, et lorsque cela est nécessaire prennent les mesures adéquates pour le garantir. Elles tiennent compte, en particulier, des caractéristiques spécifiques de la Liaison fixe. Elles s'assurent, avec la CIG, que le niveau global de sécurité de la Liaison fixe est maintenu et si possible continuellement amélioré au regard des changements des réglementations nationales pertinentes ainsi que des progrès techniques et scientifiques, en ayant pour priorité la prévention des accidents graves.
- 2) Les autorités nationales de sécurité coopèrent et se soutiennent mutuellement dans l'accomplissement de leurs missions en matière de sécurité ferroviaire pour ce qui concerne la Liaison fixe, conformément à leur réglementation nationale respective, ainsi qu'à la réglementation européenne qui s'applique à la partie française de la Liaison fixe.

## **ARTICLE 13 – Tâches des autorités nationales de sécurité**

Les autorités nationales de sécurité compétentes sur la Liaison fixe ne peuvent transférer ou externaliser à aucun gestionnaire d'infrastructure, aucune entreprise ferroviaire, aucune entité adjudicatrice, les tâches qui leur sont confiées, notamment celles consistant à :

- a) Autoriser la mise en service des sous-systèmes énergie, infrastructure et contrôle-commande et signalisation au sol constituant le système ferroviaire conformément, en France, au paragraphe 2 de l'article 18 de la directive interopérabilité et, au Royaume-Uni, aux exigences équivalentes en droit britannique ;
- b) Délivrer, renouveler, modifier et retirer les autorisations de mise sur le marché de véhicules, conformément à l'[article 24](#) du présent règlement ;
- c) En ce qui concerne l'EPSF uniquement, apporter son soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations pour la mise sur le marché de véhicules conformément au paragraphe 5 de l'article 21 de la directive interopérabilité, et conformément à l'article 24 de la directive interopérabilité pour ce qui concerne les autorisations par type de véhicules ;
- d) En ce qui concerne l'ORR uniquement, délivrer, renouveler, modifier et retirer les autorisations par type de véhicules conformément au droit britannique ;
- e) Contrôler, sur le territoire relevant de leur compétence respective, que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles telles que requis en France par l'article 8 de la directive interopérabilité, ou, au Royaume-Uni, tel que requis par les RIR ;
- f) S'assurer sur le territoire relevant de leur compétence respective qu'un numéro d'immatriculation de véhicule a été assigné, conformément à la directive interopérabilité pour la partie française de la Liaison fixe, et conformément à l'équivalent en droit britannique pour la partie britannique de la Liaison fixe ;

- g) Dans le cas de l'EPSF uniquement, apporter son soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait des certificats de sécurité uniques délivrés conformément au paragraphe 5 de l'article 10 de la directive sécurité ;
- h) Délivrer, renouveler, modifier ou retirer les certificats de sécurité uniques délivrés conformément à l'[article 8](#) du présent règlement ;
- i) Délivrer, renouveler, modifier ou retirer les agréments de sécurité délivrés conformément à l'[article 14](#) du présent règlement ;
- j) Superviser, promouvoir, et lorsque pertinent, faire appliquer et mettre à jour le cadre réglementaire de sécurité ;
- k) Dans le cas de l'EPSF, surveiller les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, conformément à l'article 17 de la directive sécurité et à l'[article 17](#) du présent règlement, et dans le cas de l'ORR, conformément à l'[article 17](#) du présent règlement ;
- l) Lorsque pertinent, et conformément aux droits nationaux, délivrer, renouveler, modifier et retirer les certificats délivrés aux entités en charge de l'entretien.

#### **ARTICLE 14 – Agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure**

- 1) Les Concessionnaires ne peuvent gérer et exploiter la Liaison fixe que s'ils détiennent un agrément de sécurité délivré à cet effet par l'ORR pour la partie britannique de la Liaison fixe et d'un agrément de sécurité délivré à cet effet par l'EPSF pour la partie française de la Liaison fixe.
- 2) Un agrément de sécurité confirme l'acceptation, par l'autorité nationale de sécurité compétente :
  - a. du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires, et
  - 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, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.
- 3) Les autorités nationales de sécurité compétentes donnent des informations détaillées sur les formalités de demande d'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.
- 4) La durée de validité d'un agrément de sécurité est de cinq ans, et est clairement indiquée sur l'agrément de sécurité.

- 5) Les autorités nationales de sécurité compétentes statuent sur les demandes d'agrément de sécurité des Concessionnaires au plus tard quatre mois après la présentation par ceux-ci de toutes les informations requises et de toute information complémentaire demandée.
- 6) L'EPSF statue sur toute demande d'agrément de sécurité au plus tard trois mois et deux semaines après la présentation par les Concessionnaires de toutes les informations requises. Le silence gardé par l'EPSF pendant trois mois et deux semaines sur une demande d'agrément de sécurité vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.
- 7) Toutes les demandes d'agrément de sécurité, et les documents qui les accompagnent doivent être soumis dans la langue de l'autorité nationale de sécurité correspondante.
- 8) Les Concessionnaires informent sans délai chaque autorité nationale de sécurité de toute proposition de modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des véhicules ou des principes applicables à leur exploitation et entretien, et proposent les amendements appropriés de leur agrément de sécurité.

Lorsqu'ils proposent l'introduction de tout élément nouveau dans la partie du système ferroviaire de l'Union européenne située dans la partie française de la Liaison fixe ou dans la partie du système ferroviaire britannique située dans la partie britannique de la Liaison fixe, ou dans les deux, ou toute modification d'un élément existant de ces systèmes, les Concessionnaires s'assurent que ces éléments nouveaux ou modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité, et lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront.

Les procédures des autorités nationales de sécurité compétentes pour l'instruction de telles demandes sont les mêmes que celles relatives à l'examen d'une demande d'agrément de sécurité.

La durée de validité de l'agrément de sécurité concerné n'est pas affectée par l'approbation de ces demandes sauf si la décision de l'autorité nationale de sécurité compétente indique le contraire, auquel cas l'agrément de sécurité est modifié en conséquence.

- 9) Une autorité nationale de sécurité peut exiger la révision d'un agrément de sécurité qu'elle a délivré en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.
- 10) Si une autorité nationale de sécurité compétente constate que les Concessionnaires ne remplissent plus les conditions requises pour l'agrément de sécurité qu'elle a délivré, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle, en donnant la possibilité aux Concessionnaires de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, restreindre, 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.
- 11) L'EPSF notifie à l'Agence, dans un délai de deux semaines, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait d'un agrément de sécurité effectué par ses soins. La notification

mentionne le nom et l'adresse des Concessionnaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la durée de validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

### **ARTICLE 15 – Accès aux services de formation**

- 1) Un accès équitable et non-discriminatoire à la formation nécessaire à l'exploitation de services dans la Liaison fixe est fourni par les Concessionnaires, par les entreprises ferroviaires ou par des services de formation appropriés, aux conducteurs de trains et au personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.
- 2) La formation doit couvrir la connaissance des aspects pertinents de la Liaison fixe, en particulier la connaissance de la ligne, des règles et procédures d'exploitation, du système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que des procédures d'urgence.

Au cas où les services de formation ne comprennent pas l'organisation d'examens destinés à évaluer les personnels ni la délivrance de certificats, les entreprises ferroviaires et les Concessionnaires veillent à ce que leurs employés aient accès à une telle certification.

- 3) Les formations et, le cas échéant, la délivrance des certificats doivent respecter les exigences de sécurité définies dans :
  - a. les STI ou les NTSN,
  - b. la directive 2007/59/CE ou les Train Driving Licences and Certificates Regulations 2010, et
  - c. Les règles nationales concernant les exigences relatives au personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle.
- 4) 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 tous autres gestionnaires de l'infrastructure ou entreprises ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, proportionné au coût du service rendu et pouvant inclure une marge bénéficiaire.

Les Concessionnaires mettent à la disposition des entreprises ferroviaires une formation aux règles de sécurité dans la Liaison fixe. Cette formation est dispensée à un prix raisonnable et non discriminatoire, proportionné au coût du service rendu et pouvant inclure une marge bénéficiaire.

- 5) Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de train, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, les entreprises ferroviaires peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans d'autres entreprises ferroviaires. A cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer ceux-ci.

- 6) Les entreprises ferroviaires et les Concessionnaires sont chargés du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant un travail critique pour la sécurité.

## **ARTICLE 16 – Entretien des véhicules**

- 1) Chaque véhicule, avant d'être utilisé dans la Liaison fixe, se voit assigner une ECE, qui est inscrite au registre des véhicules pertinent conformément à l'[article 25](#) du présent règlement de la CIG. Cette ECE est soumise soit au règlement ECE de l'Union, soit au règlement ECE du Royaume-Uni, sous réserve du paragraphe 13 du présent article.
- 2) Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure conformément aux [articles 4](#) et [5](#) du présent règlement de la CIG, l'ECE veille à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'ECE met en place un système d'entretien pour ces véhicules.
- 3) L'ECE soumise au règlement ECE de l'Union, au moyen de ce système d'entretien :
  - a. veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions des STI pertinentes ;
  - b. met en œuvre les méthodes d'évaluation et d'appréciation des risques nécessaires établies par le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs ;
  - c. s'assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou d'une autorité nationale de sécurité de l'Union européenne ; et
  - d. assure la traçabilité des activités d'entretien.
- 4) L'ECE soumise au règlement ECE du Royaume-Uni, au moyen de ce système d'entretien:
  - a. veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions des NTSN pertinentes ;
  - b. met en œuvre les méthodes d'évaluation et d'appréciation des risques nécessaires établies par le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission tel que retenu en droit britannique, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs ;
  - c. s'assure que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application du règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission tel que retenu en

droit britannique, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande à l'ORR ; et

d. assure la traçabilité des activités d'entretien.

5) Le système d'entretien recouvre les fonctions suivantes:

- a. une fonction de gestion consistant à superviser et à coordonner les fonctions d'entretien visées aux alinéas b) à d) et à garantir que le véhicule est dans un état permettant son exploitation en sécurité ;
- b. une fonction de développement de l'entretien consistant à gérer la documentation d'entretien, y compris la gestion de la configuration, à partir des données de conception et d'exploitation ainsi que des performances et des retours d'expérience;
- c. une fonction de gestion de l'entretien de la flotte consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien;
- d. une fonction d'exécution de l'entretien consistant à assurer l'entretien technique requis d'un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.

6) L'ECE remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien visées aux alinéas b) à d) du paragraphe 5, ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien. L'ECE est responsable du résultat des activités d'entretien externalisées et met en place un système pour contrôler leurs performances, conformément au règlement ECE de l'Union si elle est soumise au règlement ECE de l'Union, ou au règlement ECE du Royaume-Uni si elle est soumise au règlement ECE du Royaume-Uni.

7) L'ECE veille à ce que toutes les fonctions énoncées aux alinéas a) à d) du paragraphe 5 satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe II du règlement ECE de l'Union si elle est soumise au règlement ECE de l'Union ou à l'annexe II du règlement ECE du Royaume-Uni si elle est soumise au règlement ECE du Royaume-Uni.

8) Obligation de certification ECE dans l'Union européenne

Sous réserve du paragraphe 12, les ECE soumises au règlement ECE de l'Union et responsables :

- a. de l'entretien de wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, ou
- b. de l'entretien de véhicules autre que des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, qui ne sont entretenus ni par une entreprise ferroviaire pour ses propres opérations ni par un gestionnaire de l'infrastructure pour ses propres opérations,

sont certifiées et se voient accorder un certificat ECE par un organisme accrédité ou reconnu dans l'Union européenne, ou par une autorité nationale de sécurité de l'Union, conformément aux conditions ci-après :

- i. les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité;
- ii. le système de certification fournit les preuves qu'une ECE a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité;
- iii. la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'ECE à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe II du règlement ECE de l'Union, et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE ;
- iv. la certification des ateliers d'entretien des véhicules utilisés dans la Liaison fixe est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe II du règlement ECE de l'Union, appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

#### 9) Obtention d'une certification ECE facultative dans l'Union européenne

Les ECE responsables de véhicules utilisés dans la Liaison fixe autres que ceux visés aux alinéas 8(i) et 8(ii) peuvent faire une demande de certification ECE auprès d'un organisme accrédité ou reconnu dans l'Union européenne ou d'une autorité nationale de sécurité nationale de l'Union conformément aux exigences des alinéas 8(a) à (d).

#### 10) Obligation de certification ECE au Royaume-Uni

Sous réserve du paragraphe 12, les ECE soumises au règlement ECE du Royaume-Uni et responsables

- a) de l'entretien des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, ou
- b) de l'entretien de véhicules autres que des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, qui ne sont entretenus ni par une entreprise ferroviaire pour ses propres opérations ni par un gestionnaire de l'infrastructure pour ses propres opérations

sont certifiées et se voient accorder un certificat ECE par un organisme accrédité au Royaume-Uni, ou par l'ORR, conformément aux conditions ci-après :

- i. les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité;

- ii. le système de certification fournit les preuves qu'une ECE a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche assurant la sécurité;
- iii. la certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'ECE à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe II du règlement ECE du Royaume-Uni, et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE ;
- iv. la certification des ateliers d'entretien des véhicules utilisés dans la Liaison fixe est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe II du règlement ECE du Royaume-Uni, appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

#### 11) Obtention d'une certification ECE facultative au Royaume-Uni

Les ECE responsables de véhicules utilisés dans la Liaison fixe autres que ceux mentionnés aux alinéas 10(i) et 10(ii) peuvent faire une demande de certification ECE auprès d'un organisme accrédité au Royaume-Uni ou auprès de l'ORR conformément aux exigences des alinéas 10(a) à (d).

#### 12) Exigences applicables aux ECE qui ne sont pas certifiées

- a) Les entreprises ferroviaires assurant l'entretien de véhicules autres que des wagons de fret pour leurs propres opérations, et qui n'ont pas obtenu une certification ECE facultative conformément aux paragraphes 9 ou 11, doivent démontrer leur conformité :
  - i. aux exigences et critères d'évaluation définis à l'annexe II du règlement ECE de l'Union, par le biais du processus d'obtention de leur certificat de sécurité unique européen ; ou
  - ii. aux exigences et aux critères d'évaluation définis à l'annexe II du règlement britannique sur les ECE, par le biais du processus d'obtention de leur certificat de sécurité unique britannique,
- b) Les gestionnaires d'infrastructure assurant l'entretien de véhicules autres que des wagons de fret pour leurs propres opérations au sein de la Liaison fixe, et qui n'ont pas obtenu une certification ECE facultative conformément aux paragraphes 9 ou 11, doivent démontrer leur conformité :
  - i. aux exigences et les critères d'évaluation énoncés à l'annexe II du règlement ECE de l'Union par le biais du processus d'obtention de leur agrément de sécurité européen ; et
  - ii. aux exigences et des critères d'évaluation définis à l'annexe II du règlement ECE du Royaume-Uni par le biais du processus d'obtention de l'agrément de sécurité du Royaume-Uni ;



- 13) Tous les certificats ECE délivrés conformément aux paragraphes 8 à 11 sont valables dans toute la Liaison fixe tant qu'il existe une équivalence totale sur le sujet particulier de l'entretien des véhicules d'une part entre les règles de l'Union européenne et celles découlant de la COTIF, et d'autre part entre les règles du Royaume-Uni et celles découlant de la COTIF.

## **ARTICLE 17 – Surveillance**

1. Les autorités nationales de sécurité compétentes contrôlent le respect constant de l'obligation légale qu'ont les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit à l'[article 7](#) du présent règlement de la CIG.

À cet effet, les autorités nationales de sécurité compétentes appliquent les principes énoncés dans les méthodes de sécurité communes pertinentes pour la surveillance, en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application par les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires :

- a. du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité ;
  - b. des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants, pour en contrôler l'efficacité ; et
  - c. des méthodes de sécurité communes pertinentes. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités en charge de l'entretien, le cas échéant.
2. Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires en informent les autorités nationales de sécurité compétentes, afin que celles-ci puissent programmer les activités de surveillance. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.
3. Le titulaire d'un certificat de sécurité européen ou d'un certificat de sécurité unique britannique informe sans délai les autorités nationales de sécurité compétentes de toute modification majeure des informations visées au paragraphe 2.
4. Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par les autorités compétentes, conformément aux législations nationales respectivement applicables.
5. L'autorité nationale de sécurité compétente, en coopération avec l'autre autorité nationale de sécurité, surveille les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.
6. Lorsqu'elles contrôlent l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires, les autorités nationales de sécurité compétentes peuvent tenir compte des performances de sécurité des tiers qui ont un impact

potentiel sur la sécurité d'exploitation de la Liaison fixe, et, le cas échéant, des centres de formation, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire. Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires visée aux [articles 4](#) et [5](#) du présent règlement de la CIG.

7. Les autorités nationales de sécurité compétentes coopèrent pour coordonner leurs activités de surveillance des Concessionnaires et des entreprises ferroviaires opérant sur la Liaison fixe, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant un Concessionnaire ou une entreprise ferroviaire spécifique, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité.

Cette coopération permet d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits. Les autorités nationales de sécurité compétentes peuvent élaborer un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport concernés dans la Liaison fixe.

8. Les autorités nationales de sécurité compétentes peuvent envoyer des avertissements aux Concessionnaires et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1.
9. Dans le respect du droit respectivement applicable en France et au Royaume-Uni, si une autorité nationale de sécurité détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause.
10. L'EPSF utilise les informations recueillies par l'Agence lors de l'évaluation du dossier visé au paragraphe 2 de l'[article 8](#) du présent règlement de la CIG, aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique européen.
11. Les autorités nationales de sécurité compétentes utilisent les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément à l'[article 14](#) du présent règlement de la CIG aux fins de la surveillance des Concessionnaires.
12. Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques européens ou britanniques des entreprises ferroviaires empruntant la Liaison fixe et des agréments de sécurité des Concessionnaires, les autorités nationales de sécurité compétentes utilisent les informations recueillies au cours de leurs activités respectives de surveillance.
13. Les autorités nationales de sécurité compétentes prennent les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 10 à 12.

## **ARTICLE 18 – Enquêtes sur les accidents et les incidents**

- 1) Les enquêtes sur les accidents graves et sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants

d'interopérabilité, et survenant dans les limites de la Liaison fixe sont effectuées par les organismes d'enquête, indépendants fonctionnellement de la CIG et des autorités nationales de sécurité.

- 2) Pour les accidents ou incidents visés au paragraphe 1, les organismes d'enquête coopèrent afin de décider si une enquête doit être effectuée par l'un ou par l'autre, ou en coopération.

Pour faciliter la coopération entre les organismes d'enquête, ceux-ci peuvent passer des accords généraux de coopération.

Dans le cas où l'enquête est menée par l'un des organismes d'enquête, celui-ci autorise l'autre organisme d'enquête à participer à l'enquête et lui donne accès à tous les résultats de celle-ci.

Chaque organisme d'enquête invite les enquêteurs techniques relevant de l'autre organisme d'enquête à participer à l'enquête, chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie dans l'Etat dont celui-ci relève est impliquée dans l'accident ou l'incident, ou qu'un véhicule immatriculé ou entretenu dans cet Etat est impliqué dans l'accident ou l'incident. Lorsqu'un organisme d'enquête a été invité à participer à une telle enquête, il assiste en tant que de besoin l'autre organisme d'enquête.

- 3) Les organismes d'enquête exercent leurs fonctions conformément aux dispositions prévues dans leur droit national respectif, ainsi que, le cas échéant, dans les accords de coopération réciproque passés entre eux. Ils prennent en considération les aspects pertinents du régime de sécurité de la Liaison fixe, y compris les règles nationales applicables dans la section de la Liaison fixe pour laquelle ils sont l'organisme d'enquête. Ils peuvent examiner, dans le cadre des accords de coopération, comment ces règles interagissent avec toute autre règle nationale applicable dans la Liaison fixe.
- 4) En cas d'accident potentiellement grave, la CIG, les autorités nationales de sécurité, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires peuvent saisir les organismes d'enquête d'une demande d'enquête. Les organismes d'enquête, lorsqu'ils prennent en considération de telles demandes, agissent en vertu des dispositions prévues dans leur droit national, ainsi que, le cas échéant, des accords de coopération réciproque passés entre eux.
- 5) Sans préjudice des dispositifs d'information réciproque prévus dans les accords de coopération, les Concessionnaires, les entreprises ferroviaires et si nécessaire, les autorités nationales de sécurité signalent immédiatement, à l'un ou l'autre des organismes d'enquête, les accidents et les incidents visés au paragraphe 1.
- 6) La CIG, les autorités nationales de sécurité et l'Agence prennent, dans les limites de leurs compétences, 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 mises en œuvre de façon appropriée.
- 7) Les autorités nationales de sécurité et toute autre autorité ou entité à qui des recommandations ont été adressées font 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.

### **CHAPITRE III – INTEROPERABILITE**

#### **ARTICLE 19 – Non-conformité des constituants d’interopérabilité avec les exigences essentielles**

- 1) Lorsqu’une autorité nationale de sécurité constate qu’un constituant d’interopérabilité utilisé dans la section de la Liaison fixe pour laquelle elle est compétente ne satisfait pas aux exigences essentielles, elle informe son homologue et, dans le cas de l’EPSF, toute autre autorité compétente concernée, des mesures qu’elle a prises en conséquence de son constat et motive sa décision, en précisant, en particulier, si la non-conformité résulte :
  - a. d’un non-respect des exigences essentielles ;
  - b. d’une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l’application de ces spécifications soit invoquée ;
  - c. d’une mauvaise application des spécifications britanniques pour autant que l’application de ces spécifications soit invoquée ;
  - d. d’une insuffisance des spécifications européennes ou britanniques, telles qu’applicables.
- 2) Lorsque la non-conformité d’un constituant d’interopérabilité résulte d’une insuffisance des spécifications européennes, le ministre français chargé des transports procède au retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure.

#### **ARTICLE 20 – Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles**

- 1) Lorsqu’une autorité nationale de sécurité constate qu’un sous-système de nature structurelle, utilisé dans la partie de la Liaison fixe pour laquelle elle est compétente, ne satisfait pas entièrement aux exigences essentielles, elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées. Elle informe son homologue et, dans le cas de l’EPSF, toute autre autorité compétente concernée, de cette demande et en expose les motifs.
- 2) L’autorité nationale de sécurité à l’origine de la demande précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux exigences essentielles résulte :
  - a. du non-respect des exigences essentielles ou d’une norme technique ;
  - b. d’une mauvaise application d’une norme technique ;
  - c. d’une insuffisance d’une norme technique.

## **ARTICLE 21 – Autorisation de mise en service d’installations fixes**

- 1) Tout sous-système « contrôle-commande et signalisation au sol », « énergie » et « infrastructure », nouveau ou substantiellement modifié, situé ou exploité dans les limites de la Liaison fixe, n’est mis en service que s’il est conçu, construit et installé de façon à satisfaire aux exigences essentielles, et que l’autorisation correspondante est reçue conformément au présent règlement de la CIG.
- 2) Chaque autorité nationale de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » situés ou exploités sur le territoire de son État.
- 3) Les autorités nationales de sécurité donnent des informations détaillées sur les modalités d’obtention des autorisations visées au présent article. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. En France, l’Agence et l’EPSF coopèrent pour diffuser ces informations.
- 4) Le demandeur présente à l’autorité nationale de sécurité compétente pour la partie de la Liaison fixe où les travaux sont envisagés une demande d’autorisation de mise en service d’installations fixes qui est accompagnée d’un dossier comprenant les preuves documentaires concernant:
  - a. les déclarations de vérification ;
  - b. la compatibilité technique des sous-systèmes avec le système auquel ils s’intègrent, établie sur la base des normes techniques pertinentes, des règles nationales et des registres concernés ;
  - c. l’intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des normes techniques correspondantes, des règles nationales et des méthodes de sécurité communes (MSC) ;
  - d. dans le cas de sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » faisant intervenir le système européen de contrôle des trains (ETCS) et/ou le système global de communication mobile – ferroviaire (GSM-R), la décision positive de l’Agence délivrée conformément à l’article 19 de la directive interopérabilité, et dans le cas d’une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l’article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.
- 5) Dans un délai d’un mois à compter de la réception de la demande, l’autorité nationale de sécurité compétente informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. L’autorité nationale de sécurité compétente vérifie si le dossier est complet, pertinent et cohérent. Dans le cas d’une autorisation de mise en service d’équipements au sol ERTMS délivrée par l’EPSF, celui-ci vérifie la conformité avec la décision positive de l’Agence délivrée conformément à l’article 19 de la directive interopérabilité et, le cas échéant, la conformité

avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

- 6) À l'issue de la vérification, par l'autorité nationale de sécurité compétente, de la complétude, la pertinence et la cohérence du dossier, l'autorisation de mise en service d'installations fixes est délivrée par l'autorité, ou en cas de décision négative, le demandeur est informé par l'autorité nationale de sécurité compétente de cette décision négative dans un délai raisonnable préétabli et, en tout état de cause, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.
- 7) En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le demandeur envoie un dossier décrivant le projet à l'autorité nationale de sécurité compétente pour la zone où les travaux sont prévus. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, celle-ci informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. Dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, l'EPSF coopère étroitement avec l'Agence. L'autorité nationale de sécurité compétente examine le dossier et décide si une nouvelle autorisation de mise en service est requise sur la base des critères suivants :
  - a. le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ;
  - b. l'autorisation est requise par les normes techniques pertinentes ;
  - c. l'autorisation est requise par les plans d'exécution nationaux établis par la France ou le Royaume-Uni ; ou
  - d. des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée.

L'autorité nationale de sécurité prend sa décision dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations utiles.

- 8) Une décision refusant une autorisation de mise en service d'installations fixes est dûment motivée par l'autorité nationale de sécurité compétente. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'autorité nationale de sécurité compétente de revoir sa décision. Cette demande est motivée. L'autorité nationale de sécurité compétente dispose de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision. Si la décision négative d'une autorité nationale de sécurité est confirmée, le demandeur peut introduire un recours devant l'instance de recours désignée par le Royaume-Uni ou la France, selon le cas.

## **ARTICLE 22 – Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)**

- 1) Pour tout projet d'équipements au sol ERTMS dans la partie française de la Liaison fixe, le demandeur soumet une demande d'approbation par l'Agence, accompagnée d'un dossier comprenant :
  - a. Le projet de cahier des charges ou la description des solutions techniques envisagées ;
  - b. Des documents attestant des conditions nécessaires pour la compatibilité technique et opérationnelle du sous-système avec les véhicules dont l'exploitation est prévue sur le réseau concerné ;
  - c. Des documents attestant de la conformité des solutions techniques envisagées avec les STI concernées ;
  - d. Tout autre document pertinent comme les avis des autorités nationales de sécurité, les déclarations de vérification ou les certificats de conformité.
- 2) La demande mentionnée au paragraphe 1 est adressée à l'Agence, par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016. L'état d'avancement des procédures concernées au sein de l'Union européenne et leur issue, et le cas échéant les demandes et décisions de la chambre de recours mentionnée à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 sont également accessibles via le guichet unique.
- 3) L'EPSF peut rendre un avis sur la demande d'approbation, soit au demandeur avant la présentation de la demande, soit à l'Agence après cette présentation.
- 4) Avant de rendre son propre avis sur la demande d'approbation, l'EPSF peut solliciter l'ORR pour que ce dernier lui fasse part de ses observations sur celle-ci.
- 5) Lorsque l'Agence informe le demandeur d'éventuelles insuffisances de la demande d'approbation, si celui-ci reconnaît ces insuffisances, il corrige la conception du projet et introduit une nouvelle demande d'approbation auprès de l'Agence.
- 6) Dans le cas où la décision de l'Agence n'est pas positive, ou lorsque le demandeur ne reconnaît pas les insuffisances identifiées par l'Agence, il peut adresser à l'Agence, dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette décision, une demande motivée de réexamen de la décision.

Si l'Agence confirme sa décision initiale, le demandeur est habilité à saisir la chambre de recours mentionnée à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.
- 7) En cas de modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées après une décision positive de l'Agence, le demandeur en informe l'Agence et l'EPSF, sans retard indu, par l'intermédiaire du guichet unique.

- 8) Avant de délivrer une autorisation de mise en service d'installations fixes dans la partie française de la Liaison fixe, l'EPSF vérifie la conformité des dossiers techniques du projet avec la décision positive de l'Agence et le cas échéant la conformité avec le résultat de la procédure mentionnée au paragraphe 2 de l'article 30 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.
- 9) L'EPSF peut solliciter les observations de l'ORR sur les dossiers techniques du projet, qu'il peut utiliser pour la formation de ses propres avis.

### **ARTICLE 23 – Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles**

- 1) Les sous-systèmes mobiles ne sont mis sur le marché par le demandeur et ne sont utilisés dans la Liaison fixe que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles.
- 2) Le demandeur s'assure, en particulier, que les déclarations de vérification correspondantes ont été fournies. En France, il s'agit d'une déclaration « CE ». Au Royaume-Uni, il s'agit d'une déclaration « UK ».

### **ARTICLE 24 – Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule**

- 1) Un véhicule ne peut circuler dans la Liaison fixe que dans l'un des cas suivants :
  - a. Il est doté des autorisations de véhicule nécessaires à son exploitation dans les parties française et britannique de la Liaison fixe, précisées au paragraphe 2 du présent article ;
  - b. Son exploitation dans la Liaison fixe était déjà permise avant le 18 juillet 2008, sans pour autant qu'il soit doté d'une des autorisations nécessaires mentionnées au paragraphe 2 du présent article ;
  - c. Il est doté d'une autorisation temporaire telle que prévue aux paragraphes 7 et 8 du présent article ; ou
  - d. Il est considéré comme autorisé conformément à l'article 3(a) de l'appendice G de la COTIF.
- 2) Les autorisations de véhicule nécessaires pour une exploitation dans la Liaison fixe, sont les suivantes :
  - a. Toutes les autorisations de véhicule en vigueur avant le 18 juillet 2008 couvrant la Liaison fixe, y compris les autorisations délivrées en vertu d'accords internationaux ;
  - b. Une première autorisation de mise en service délivrée par la CIG conformément à la directive 2008/57/CE ;



- c. Une autorisation supplémentaire de mise en service délivrée par la CIG conformément à la directive 2008/57/CE ; ou
  - d. Une autorisation européenne de véhicule et une autorisation britannique de véhicule.
- 3) Dans sa demande pour une autorisation européenne de véhicule ou pour une autorisation britannique de véhicule, le demandeur précise le domaine d'utilisation du véhicule. La demande comporte des documents attestant que la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation a été vérifiée.
- 4) La demande pour une autorisation européenne de véhicule est accompagnée d'un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et contenant les justificatifs:
- a. de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l'[article 23](#) du présent règlement de la CIG, sur la base de la déclaration « CE » de vérification ;
  - b. de la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes ;
  - c. de l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales correspondantes, ainsi que des méthodes de sécurité communes visées à l'article 6 de la directive sécurité ; et
  - d. de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation visé au paragraphe 3 du présent article, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes, des registres des infrastructures, ainsi que des MSC en ce qui concerne l'évaluation des risques visées à l'article 6 de la directive sécurité.

Cette demande et les informations la concernant, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue, et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre des recours mentionnée à l'article 55 du Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 sont présentés au travers du guichet unique.

Si le demandeur détient déjà une autorisation délivrée par l'EPSF ou par l'Agence et souhaite en étendre le domaine d'utilisation de façon à inclure la partie française de la Liaison fixe, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés au présent paragraphe concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Selon le cas, il soumet ce dossier à l'instruction de l'EPSF ou de l'Agence, conformément au paragraphe 13 de l'article 21 de la directive interopérabilité.

L'EPSF délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi lorsque les procédures décrites au présent paragraphe ont été suivies et que l'instruction des documents additionnels complétant le dossier est positive. Si l'EPSF ne répond pas dans un délai de 3 mois et 2 semaines à compter de la soumission des documents additionnels, son évaluation est réputée négative et aucune autorisation actualisée n'est délivrée.

- 5) La demande pour une autorisation britannique de véhicule est soumise par écrit à l'ORR, accompagnée d'un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et contenant les justificatifs:
- a. de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l'[article 23](#) du présent règlement de la CIG, sur la base de la déclaration « UK » de vérification ;
  - b. de la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des NTSN et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes ;
  - c. de l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des NTSN et, le cas échéant, des règles nationales correspondantes, ainsi que des méthodes de sécurité communes ; et
  - d. de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans la partie britannique de la Liaison fixe, établie sur la base des NTSN et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes, des registres des infrastructures, ainsi que du Règlement d'exécution n° 402/2013 de la Commission tel que retenu en droit britannique.

Lorsqu'un demandeur détient une autorisation de véhicule délivrée par l'ORR dont le domaine d'utilisation ne couvre pas la Liaison fixe, il doit déposer une demande d'autorisation britannique pour accéder à la partie britannique de la Liaison fixe. Il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés ci-dessus concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Il soumet le dossier à l'ORR, qui, après avoir suivi les procédures décrites au présent article et sauf s'il délivre une décision négative, délivre une autorisation couvrant la partie britannique de la Liaison fixe.

- 6) L'EPSF et l'ORR s'informent mutuellement lorsqu'ils reçoivent une demande pour une autorisation européenne ou pour une autorisation britannique de véhicule et, en cas d'acceptation d'une telle demande, lorsqu'une autorisation est délivrée. L'autorité nationale de sécurité recevant une demande, après information de son homologue, partage les informations précisées aux paragraphes 3, 4, et 5 du présent article, et permet à son homologue d'examiner la demande et de se prononcer sur son contenu.
- 7) Chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique, l'EPSF et l'ORR peuvent délivrer une autorisation temporaire permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur les sections de la Liaison fixe pour lesquelles ils sont respectivement compétents. Les Concessionnaires, en concertation avec le demandeur, mettent tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité qui a délivré une autorisation temporaire prend des mesures afin que les essais aient lieu.

Lorsque l'autorité compétente est l'EPSF, son silence gardé pendant trois mois et deux semaines à compter de la date de réception du dossier complet vaut décision de refus.

- 8) Lorsque l'Agence est responsable de la délivrance d'une autorisation européenne de véhicule, l'EPSF, lorsque consulté par l'Agence, vérifie si le dossier de demande est complet, pertinent et cohérent pour ce qui concerne le point d du paragraphe 4 du présent article. Pour les éléments prévus aux points a, b et c du paragraphe 4 du présent article, l'EPSF effectue cette vérification au regard des règles nationales correspondantes.

En cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion de l'EPSF, les dispositions du paragraphe 14 du présent article s'appliquent.

Lorsque l'Agence est responsable de la délivrance d'une autorisation européenne de véhicule, l'Agence ou l'EPSF peuvent demander que des essais soient réalisés sur le réseau. Pour faciliter ces essais, l'EPSF peut délivrer au demandeur des autorisations temporaires lui permettant d'utiliser le véhicule pour effectuer des essais sur la partie française de la Liaison fixe. Les Concessionnaires mettent tout en œuvre pour assurer que ces essais aient lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande de l'Agence ou de l'EPSF.

- 9) L'EPSF ou l'ORR délivre respectivement une autorisation européenne ou une autorisation britannique de véhicule, ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai raisonnable préétabli et, en tout état de cause, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'EPSF applique les modalités pratiques visées au paragraphe 9 de l'article 21 de la directive interopérabilité. L'ORR applique les modalités pratiques prévues par le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission, tel que retenu en droit britannique.
- 10) Pour délivrer une autorisation européenne de véhicule ou une autorisation britannique de véhicule, l'autorité nationale de sécurité compétente examine le dossier qui lui est soumis par le demandeur en ce qui concerne les éléments définis aux paragraphes 4 ou 5 du présent article. L'EPSF examine également le dossier qui lui est soumis selon les modalités pratiques visées au paragraphe 9 de l'article 21 de la directive interopérabilité. L'ORR examine également le dossier qui lui est soumis conformément aux modalités pratiques prévues par le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission, tel que retenu en droit britannique. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'autorité nationale de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles.
- 11) Les autorisations européennes et britanniques de véhicule mentionnent :
- a. le ou les domaines d'utilisation ;
  - b. les valeurs des paramètres définis dans les normes techniques pertinentes et, le cas échéant dans les règles nationales, pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;
  - c. la conformité du véhicule avec les normes techniques pertinentes et les ensembles de règles nationales correspondantes, au regard des paramètres visés à l'alinéa b) ; et
  - d. les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

- 12) Toute décision refusant l'autorisation européenne de véhicule ou l'autorisation britannique de véhicule est dûment motivée. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'autorité nationale de sécurité compétente de revoir sa décision. L'autorité nationale de sécurité compétente dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si la décision négative de l'autorité nationale de sécurité compétente est confirmée, le demandeur peut saisir une instance de recours, conformément au droit national pertinent de l'autorité nationale de sécurité ayant pris la décision.

- 13) En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants munis d'une autorisation européenne de véhicule et d'une autorisation britannique de véhicule, ou d'une autorisation visée aux alinéas a) à c) du paragraphe 2 du présent article, ou qui ont été légalement exploités dans la Liaison fixe avant le 18 juillet 2008 sans être munis d'une autorisation :

- a. une nouvelle autorisation européenne et britannique de mise sur le marché de véhicule est requise si le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés; ou
- b. une nouvelle autorisation britannique de mise sur le marché de véhicule est requise si des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées à l'alinéa b) du paragraphe 11 du présent article, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables tels que définis dans les NTSN, ou si elle est requise par les NTSN concernées;
- c. une nouvelle autorisation européenne de mise sur le marché de véhicule est requise si des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées à l'alinéa b) du paragraphe 11 du présent article, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables tels que définis dans les STI, ou si elle est requise par les STI concernées;

- 14) Pour les autorisations européennes de véhicules, en cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion négative de l'EPSF, celui-ci coopère avec elle en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'EPSF peuvent associer le demandeur.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'Agence a informé l'EPSF de son désaccord, celui-ci peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre des recours, conformément à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016.

En cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion positive de l'EPSF, celui-ci coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'EPSF peuvent associer le demandeur.

## **ARTICLE 25 – Enregistrement des véhicules munis d’une autorisation de mise sur le marché**

- 1) Avant sa première utilisation et après l’octroi d’une autorisation de mise sur le marché conformément à l’[article 24](#) du présent règlement de la CIG, un véhicule doit être enregistré, à la demande du détenteur, dans le ou les registres des véhicules concernés. Les registres des véhicules concernés sont les suivants :
  - a. Lorsqu’il a été accordé à un véhicule une autorisation européenne de véhicule dont le domaine d’utilisation est restreint au seul territoire français, le registre européen des véhicules défini par la décision d’exécution (UE) n° 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 lorsque celui-ci devient opérationnel ou, à défaut, le registre national français des véhicules ;
  - b. Lorsqu’il a été accordé à un véhicule une autorisation européenne de véhicule dont le domaine d’utilisation couvre le territoire de plus d’un Etat membre de l’Union européenne, le registre européen des véhicules lorsque celui-ci devient opérationnel ou, à défaut, le registre national des véhicules d’un Etat membre ;
  - c. Lorsqu’il a été accordé à un véhicule une autorisation britannique de mise sur le marché dont le domaine d’utilisation inclut la section britannique de la Liaison fixe, le registre national des véhicules du Royaume-Uni.

Le détenteur notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans un registre des véhicules, la destruction d’un véhicule ou la décision de ne plus immatriculer un véhicule, à l’entité d’enregistrement chargée de la tenue à jour du registre pertinent.

- 2) A compter du 16 juin 2024, le registre des véhicules concerné lorsqu’il a été accordé une autorisation européenne de véhicule est uniquement le registre européen des véhicules défini par la décision d’exécution (UE) n° 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018.
- 3) Les véhicules enregistrés dans le registre national des véhicules du Royaume-Uni après avoir reçu une autorisation de mise en service en Grande Bretagne n’ont pas besoin d’être enregistrés à nouveau suite à l’octroi d’une autorisation britannique de mise sur le marché dont le domaine d’utilisation inclut la partie britannique de la Liaison fixe.

## **ARTICLE 26 – Vérifications préalables à l’utilisation des véhicules munis d’une autorisation**

- 1) Avant que les Concessionnaires ou qu’une entreprise ferroviaire n’utilisent un véhicule dans le domaine d’utilisation spécifié dans son autorisation européenne ou britannique de véhicule, ils vérifient :
  - a. que le véhicule est muni d’une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément à l’[article 24](#) du présent règlement de la CIG et qu’il est dûment enregistré conformément à l’[article 25](#) du présent règlement de la CIG.

- b. que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre des infrastructures, des normes techniques applicables ou de toute information pertinente que les Concessionnaires lui fournissent gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet ; et
  - c. que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et respectivement selon qu'il s'agit de la partie française de la Liaison fixe, ou de la partie britannique de la Liaison fixe, la STI ou la NTSN relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.
- 2) Aux fins du paragraphe 1, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec les Concessionnaires.

Les Concessionnaires, en concertation avec le demandeur, mettent tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.

#### **ARTICLE 27 – Autorisation par type de véhicule**

- 1) L'Agence ou l'EPSF peut, selon le cas, délivrer des autorisations par type de véhicule pour une exploitation sur la partie française de la Liaison fixe, conformément à la procédure prévue à l'[article 24](#) du présent règlement de la CIG. L'ORR peut, selon le cas, conformément à la procédure prévue à l'[article 24](#), délivrer des autorisations par type de véhicule pour une exploitation sur la partie britannique de la Liaison fixe. Les demandes d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes faites à l'Agence ou à l'EPSF, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours mentionnée à l'article 55 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 sont présentés au travers du guichet unique. Les demandes faites à l'ORR sont présentées conformément à la procédure de demande d'autorisations de mise sur le marché de véhicule, prévue à l'[article 24](#).
- 2) Si l'Agence ou une autorité nationale de sécurité délivre une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, elle délivre en même temps, à la demande du demandeur, l'autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.
- 3) En ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe, en cas de modification de toute disposition pertinente des STI ou des règles nationales en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, les STI ou les règles nationales déterminent si l'autorisation par type de véhicule en question demeure valable ou doit être renouvelée. Si l'autorisation doit être renouvelée, les vérifications effectuées par l'Agence ou par l'EPSF se limitent aux règles ayant été modifiées.

En ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe, en cas de modification de toute disposition pertinente des NTSN ou des règles nationales en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, les NTSN ou les règles nationales déterminent si l'autorisation par type de véhicule en question demeure valable ou doit être renouvelée. Si

l'autorisation doit être renouvelée, les vérifications effectuées par l'ORR se limitent aux règles ayant été modifiées.

- 4) Les déclarations de conformité au type pour ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe sont établies selon le modèle défini par le règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 de la Commission du 12 février 2019.
- 5) La déclaration de conformité au type pour ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe est établie en suivant:
  - a. les procédures de vérification des STI pertinentes ;
  - b. si aucune STI n'est applicable, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 de la décision no 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision n° 93/465/CEE du Conseil ; ou
  - c. le cas échéant, tout autre module d'évaluation de la conformité établi par les actes d'exécution mentionnés au paragraphe 6 de l'article 24 de la directive interopérabilité.

Les déclarations de conformité au type, pour ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe, sont établies conformément aux procédures définies par le droit britannique.

- 6) Les autorisations par type de véhicule pour une exploitation sur la partie française de la Liaison fixe sont enregistrées dans le registre européen des véhicules visé à l'article 48 de la directive interopérabilité. Les autorisations par type de véhicules pour une exploitation sur la partie britannique de la Liaison fixe sont enregistrées et publiées dans la liste des déterminations de type pour les véhicules, tenue à jour par l'ORR en vertu de ses obligations découlant du droit britannique.

## **ARTICLE 28 – Conformité des véhicules à un type de véhicule autorisé**

- 1) Un véhicule ou une série de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé reçoivent, sans autre vérification, une autorisation de mise sur le marché de véhicule pour les parties de la Liaison fixe auxquelles l'autorisation par type de véhicule se rapporte, conformément à l'[article 24](#) du présent règlement de la CIG, sur la base d'une déclaration de conformité audit type de véhicule présentée par le demandeur.
- 2) Le renouvellement de l'autorisation par type de véhicule visé au paragraphe 3 de l'[article 27](#) du présent règlement de la CIG n'affecte pas les autorisations de mise sur le marché de véhicules ayant déjà été délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.

## **ARTICLE 29 – Non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles**

- 1) Dans la partie française de la Liaison fixe, les exigences essentielles applicables sont toutes les conditions fixées à l'annexe III de la directive interopérabilité qui doivent être satisfaites par le système ferroviaire de l'Union, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces. Dans la partie britannique de la Liaison fixe, les exigences essentielles applicables sont toutes les conditions qui doivent être satisfaites par le système ferroviaire britannique, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces.

Lorsque les Concessionnaires ou une entreprise ferroviaire constatent, durant l'exploitation dans la Liaison fixe, qu'un véhicule qu'ils utilisent ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, ils prennent les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité. De plus, ils informent l'ORR et l'EPSF des mesures prises, et lorsque la non-conformité se rapporte aux exigences essentielles applicables dans la partie française de la Liaison fixe, ils informent également l'Agence et toutes les autorités nationales de sécurité européennes concernées.

- 2) Si les Concessionnaires ou les entreprises ferroviaires disposent d'éléments démontrant que la non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, ils en informent l'EPSF et l'ORR. Concernant la partie française de la Liaison fixe, si les Concessionnaires ou les entreprises ferroviaires disposent d'éléments démontrant qu'il y a une non-conformité et que celle-ci existait déjà au moment où l'EPSF ou l'Agence a délivré l'autorisation de mise sur le marché, ils informent également celle-ci et toutes les autorités nationales de sécurité européennes concernées.
- 3) Lorsqu'une autorité nationale de sécurité apprend qu'un véhicule ou un type de véhicule, pour lequel une autorisation de mise sur le marché dont le domaine d'utilisation inclut la Liaison fixe a été accordée soit par elle, soit, dans la partie française de la Liaison fixe, par l'Agence, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle en informe les Concessionnaires ou les entreprises ferroviaires utilisant le véhicule ou le type de véhicule et leur demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité. Lorsque l'EPSF s'acquitte de cette obligation, il informe dès que possible l'ORR, l'Agence, et les autres autorités nationales de sécurité concernées des mesures correctives exigées des Concessionnaires ou des entreprises ferroviaires. Les autorités informées comprennent les autorités nationales de sécurité sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours. Lorsque l'ORR s'acquitte de cette obligation, il informe l'EPSF dès que possible.
- 4) Lorsque, dans les situations visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 du présent article, les mesures correctrices appliquées par les Concessionnaires ou les entreprises ferroviaires n'assurent pas la conformité avec les exigences essentielles applicables et que la non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'autorité nationale de sécurité concernée peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément au paragraphe 9 de l'[article 17](#) du présent règlement de la CIG.



- 5) Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être appliquées en parallèle par l'autorité nationale de sécurité ou, dans la partie française de la Liaison fixe, par l'Agence, et sont soumises aux procédures d'examen et voies de recours accessibles dans la juridiction où la décision de mettre en œuvre ces mesures a été prise, notamment, pour la partie française, le contrôle juridictionnel et la procédure d'arbitrage prévus au paragraphe 14 de l'[article 24](#) du présent règlement de la CIG.
- 6) Dans les situations visées au paragraphe 2, l'ORR, l'EPSF ou l'Agence, selon qui a délivré l'autorisation après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation. À cette fin, l'ORR, l'EPSF ou l'Agence, selon le cas, notifie sa décision, qui doit être motivée, au titulaire de l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule. Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette décision, demander qu'elle soit examinée à nouveau. Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue à titre temporaire. L'ORR, l'EPSF ou l'Agence, selon le cas, dispose d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.
- 7) Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'EPSF à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, la procédure d'arbitrage prévue au paragraphe 14 de l'[article 24](#) du présent règlement de la CIG est mise en œuvre. Si le résultat de cette procédure d'arbitrage est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires énoncées au paragraphe 4 du présent article sont retirées.
- 8) Si la décision de l'ORR, de l'EPSF ou de l'Agence est confirmée, le titulaire de l'autorisation du véhicule peut former un recours en recourant aux procédures d'examen et voies de recours accessibles dans la juridiction où la décision de mettre en œuvre ces mesures a été prise.
- 9) Lorsque l'EPSF décide de retirer une autorisation de mise sur le marché qu'il a accordée, il en informe immédiatement l'Agence, l'ORR et les autorités nationales de sécurité de l'Union européenne concernées, notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours et donne les raisons de sa décision.

Lorsque l'ORR décide de retirer une autorisation de mise sur le marché qu'il a accordée, il en informe immédiatement l'EPSF et donne les raisons de sa décision.
- 10) La décision de l'autorité nationale de sécurité compétente, et le cas échéant la décision de l'Agence, visant à retirer l'autorisation de véhicule est prise en compte dans le registre des véhicules pertinent, conformément à l'[article 25](#) du présent règlement de la CIG.

Dans le cas d'une autorisation par type de véhicule, la décision de retrait est prise en compte dans le registre européen des types de véhicules autorisés ou la liste des types de véhicules autorisés tenue à jour par l'ORR, conformément au paragraphe 6 de l'[article 27](#) du présent règlement de la CIG, pour ce qui concerne respectivement la partie française et la partie britannique de la Liaison fixe.

Les autorités nationales de sécurité compétentes veillent à ce que les entreprises ferroviaires, ou le cas échéant les Concessionnaires, utilisant des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait soient correctement informés. Ces entreprises ferroviaires, ou le cas échéant les Concessionnaires, vérifient tout d'abord si le même problème de non-conformité existe. Le cas échéant, la procédure prévue au présent article s'applique.

- 11) Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé dans la Liaison fixe, et son domaine d'utilisation n'est pas élargi. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché dans la Liaison fixe ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés. Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure prévue à l'[article 24](#) du présent règlement de la CIG pour des véhicules individuels ou à l'[article 27](#) pour un type de véhicule.
- 12) Lorsque, dans les situations visées aux paragraphes 1 à 3, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné.

### **ARTICLE 30 – Système d'immatriculation des véhicules**

- 1) L'autorité responsable de la gestion du registre des véhicules sur le territoire sur lequel le véhicule est enregistré attribue à chaque véhicule, lors de son enregistrement effectué conformément à l'[article 25](#) du présent règlement de la CIG, un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV). En France, cette autorité est l'EPSF. Au Royaume-Uni, cette autorité est désignée par le droit britannique. Lorsqu'un véhicule est enregistré au Royaume-Uni, un NEV est attribué conformément au droit britannique. Lorsqu'un véhicule est enregistré en France, un EV est attribué conformément au droit français. Le NEV attribué est marqué sur chaque véhicule.
- 2) Un NEV unique est attribué à chaque véhicule lors de son premier enregistrement. Lorsqu'il est nécessaire d'enregistrer un véhicule dans plusieurs registres, le NEV attribué au véhicule lors de son premier enregistrement doit être attribué à chaque enregistrement suivant, sauf indication contraire du droit britannique ou français.

### **ARTICLE 31 – Registre de l'infrastructure**

- 1) Les Concessionnaires ont des obligations découlant du droit européen et du droit britannique pour la tenue et la mise à jour d'un registre de l'infrastructure. En droit européen, ces obligations figurent au règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019. En droit britannique, les obligations figurent à l'article 35 des RIR. Les Concessionnaires doivent se conformer au droit européen pour la tenue d'un registre de l'infrastructure en ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe et au droit britannique pour la tenue d'un registre de l'infrastructure en ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe. Les références du présent règlement de la CIG au « registre de l'infrastructure » doivent être interprétées comme référence au registre d'infrastructure pertinent tenu

conformément au droit européen, au droit britannique, ou aux deux, tel que déterminé par la localisation de l'infrastructure.

- 2) Les Concessionnaires sont responsables de la tenue et de la mise à jour du registre de l'infrastructure contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, conformément aux STI ou aux NTSN pertinentes.
- 3) Les Concessionnaires sont responsables, en ce qui concerne la partie française de la Liaison fixe, de la collecte et de l'insertion des données, mentionnées dans la première phrase du paragraphe 5, dans l'application Internet mise en place et gérée par l'Agence (application RINF), conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019.

En ce qui concerne la partie britannique de la Liaison fixe, les concessionnaires sont également responsables de la mise à disposition des données sur demande soit d'un demandeur d'autorisation soit d'un organisme approuvé au sens des RIR.

- 4) Les valeurs des paramètres de réseau, mentionnés au paragraphe 2 du présent article, sont utilisées en combinaison avec les valeurs des paramètres enregistrés dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.
- 5) En France, le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique et les modalités d'exploitation, d'introduction et de consultation des données sont précisés par le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019. Au Royaume-Uni, le contenu et le format des données sont précisés par le règlement d'exécution (UE) 2019/777 tel que retenu en droit britannique.

## **CHAPITRE IV – DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

### **ARTICLE 32 – Véhicules autres que des wagons de fret**

Les ECE des véhicules autres que les wagons de fret, utilisés dans la Liaison fixe, qui ne sont pas couverts par les trois premiers alinéas de l'[article 33](#) du présent règlement de la CIG, satisfont aux exigences de l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG à partir du 16 juin 2022.

### **ARTICLE 33 – Attestations ECE**

L'attestation pour une ECE de véhicules autres que des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, délivrée par l'organisme de certification en vertu de la législation française ou britannique en vigueur dans le domaine régi par l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG avant le 16 juin 2020 est reconnue comme équivalente à la certification ECE délivrée conformément à l'[article 16](#) jusqu'à la fin de sa période de validité initiale ou jusqu'au 16 juin 2023 au plus tard.

Les attestations de conformité aux principes et critères équivalents aux exigences de l'annexe III du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 délivrées par un organisme de certification pour des véhicules autres que des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, au plus tard le 16 juin 2019, sont considérées comme équivalentes aux certifications ECE délivrées conformément à l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG jusqu'à la fin de leur période de validité initiale ou jusqu'au 16 juin 2023 au plus tard.

Les attestations de conformité pour les fonctions d'entretien externalisées des véhicules autres que des wagons de fret utilisés dans la Liaison fixe, délivrées par l'organisme de certification au plus tard le 16 juin 2022 en vertu de la législation française ou britannique en vigueur dans le domaine régi par l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG sont considérées comme équivalentes aux certifications ECE pour les fonctions d'entretien externalisées délivrées conformément à l'[article 16](#) jusqu'à la fin de leur période de validité initiale ou jusqu'au 16 juin 2025 au plus tard.

### **ARTICLE 34 – Certificats ECE délivrés en application du règlement (UE) n° 445/2011**

Les certificats ECE délivrés en vertu du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 par un organisme de certification sont considérés comme équivalents aux certificats ECE délivrés conformément à l'[article 16](#) du présent règlement de la CIG jusqu'à la fin de leur période de validité initiale.

### **ARTICLE 35 – Agréments et certificats de sécurité**

- 1) Sous réserve des paragraphes 2, 3 et 7, un certificat de sécurité partie A ou partie B délivré pour la Liaison fixe avant l'entrée en vigueur du présent règlement reste valable au Royaume-Uni jusqu'à son expiration. En application au paragraphe 1 de l'article 3 de l'accord bilatéral sur la certification de sécurité, l'entreprise ferroviaire qui détient de tels certificat de sécurité partie A et certificat de sécurité partie B est autorisée à exploiter sur la partie française de la Liaison fixe jusqu'à leur expiration.

- 2) Lorsqu'une entreprise ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité partie A ou partie B délivré pour la Liaison fixe avant l'entrée en vigueur du présent règlement cherche à apporter un changement au type ou à l'étendue des opérations ferroviaires couvertes par ce certificat ou à effectuer tout autre changement significatif affectant la base sur laquelle ce certificat a été délivré, l'entreprise ferroviaire demande à l'ORR un certificat de sécurité unique conformément à l'[article 8](#) du présent règlement de la CIG.
- 3) Si l'ORR constate qu'une entreprise ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité partie B délivré par la CIG avant l'entrée en vigueur du présent règlement ne remplit plus les conditions de certification, il peut restreindre ou révoquer ce certificat de sécurité, en motivant sa décision. Il informe l'EPSF de cette restriction ou révocation dans les meilleurs délais.
- 4) Sous réserve des paragraphes 5, 6 et 7, un agrément de sécurité délivré pour la Liaison fixe avant l'entrée en vigueur du présent règlement reste valable jusqu'à son expiration.
- 5) Lorsque les concessionnaires disposant d'un agrément de sécurité délivré par la CIG avant l'entrée en vigueur du présent règlement proposent des modifications substantielles de l'infrastructure, de la signalisation, de l'alimentation en énergie ou des véhicules ou des principes de leur exploitation et de leur entretien, couverts par l'agrément, les concessionnaires demandent à l'ORR un nouvel agrément de sécurité conformément à l'[article 17](#) du présent règlement de la CIG.
- 6) Si l'ORR constate que les concessionnaires ne satisfont plus aux conditions d'un agrément de sécurité délivré par la CIG avant l'entrée en vigueur du présent règlement, sans préjudice des mesures d'urgence nécessaires, après notification formelle et après avoir laissé aux concessionnaires l'opportunité de formuler des observations et après examen de toute observation formulée, il peut modifier, restreindre, suspendre ou révoquer l'agrément, en motivant sa décision. Les Concessionnaires prennent les mesures appropriées pour informer les entreprises ferroviaires circulant sur la Section Commune de toute incidence sur leurs activités.
- 7) L'ORR peut, en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité, exiger la révision d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité délivré pour partie britannique de la Liaison fixe avant l'entrée en vigueur du présent règlement et en cours de validité à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

### **ARTICLE 36 – Abrogation**

Le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la Liaison fixe trans-Manche du 24 janvier 2007, tel que modifié par le règlement modificatif de la Commission intergouvernementale du 6 février 2013, est abrogé.

## **ARTICLE 37 – Entrée en vigueur**

Le présent règlement de la CIG entre en vigueur le jour suivant la date de réception de la dernière des notifications par voie diplomatique par lesquelles les deux gouvernements s'informent qu'ils ont achevé leurs procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent règlement de la CIG.

Fait par la Commission intergouvernementale le [ajouter date] 2022 en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

Signatures

Le chef de la délégation française à la CIG / Le chef de la délégation britannique à la CIG

## **Annexe - SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DES CONCESSIONNAIRES**

### **1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité des Concessionnaires**

Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires est documenté dans toutes ses parties et décrit notamment la répartition des responsabilités dans le cadre de l'organisation des Concessionnaires. 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 continue du système de gestion de la sécurité est assurée. Il prévoit une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains et organisationnels. Le système de gestion de la sécurité permet aux Concessionnaires et aux entreprises ferroviaires de favoriser une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.

## **2. Éléments essentiels du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires**

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires 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 les NTSN, ou dans les règles nationales mentionnées à l'[article 6](#) du présent règlement de la CIG, ou dans d'autres règles applicables, ou dans des décisions de l'autorité;
- d. des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;
- e. des procédures et méthodes d'identification et d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'interface homme-machine-organisation;
- f. 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, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique ;
- g. des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations opérant sur la même infrastructure;
- h. 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;
- i. 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;
- j. des dispositions prévoyant des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;
- k. des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.