

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

10294 *Acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Seguridad de la República Francesa y del Reino de España sobre cooperación en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias, hecho en Amiens el 26 de abril de 2022.*

ACUERDO ENTRE LAS AUTORIDADES NACIONALES DE SEGURIDAD DE LA REPÚBLICA FRANCESA Y DEL REINO DE ESPAÑA SOBRE COOPERACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL E INTEROPERABILIDAD DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS

Las partes:

Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), ubicado en 60 rue de la Vallée (Amiens, Francia) representado por don Laurent Cébulski, Director General, quien actúa de conformidad con el Decreto 2006-369, de 28 de marzo de 2006, relativo a las misiones y los estatutos del Établissement Public de Sécurité Ferroviaire.

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), con NIF Q2802239J y sede en plaza de los Sagrados Corazones, 7 (Madrid, España), representada por don Pedro M.^a Lekuona García, en su calidad de director, quien actúa por delegación de firma del presidente de la AESF de fecha 8 de marzo de 2022, y de conformidad con las competencias atribuidas por el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su estatuto.

ACUERDAN

1. Introducción

1.1 Acrónimos.

Se listan a continuación los acrónimos utilizados en el presente acuerdo:

- AESF: Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (ANS de España).
- APM: Autorización de puesta en el mercado de vehículos. Incluye también las autorizaciones relativas a renovaciones o modificaciones. En el marco de este acuerdo, se entiende que el uso de este acrónimo APM también se refiere a la autorización del tipo de vehículo correspondiente.
- ANS: Autoridad Nacional de Seguridad.
- AS: Autorización de seguridad.
- CSU: Certificado de seguridad único.
- EF: Empresa ferroviaria.
- EPSF: Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (ANS de Francia).
- ERA: Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
- AI: Administrador de infraestructura.
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
- SF: Sistema ferroviario.

1.2 Contexto.

El presente acuerdo se celebra entre el EPSF y la AESF.

Este acuerdo cubre la cooperación entre las partes con respecto a las actividades ferroviarias entre Francia y España en materia de tráfico transfronterizo e internacional (pasajeros, mercancías, trenes y maquinaria del AI, pruebas, etc.). Las directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 promueven a las ANS de los Estados miembros de la Unión Europea a cooperar en materia de autorizaciones y certificados para operadores ferroviarios y vehículos. El Reglamento Delegado (UE) 2018/761 exige a las ANS una coordinación de las actividades de supervisión.

Este acuerdo se suscribe sin perjuicio de las competencias territoriales y legales atribuidas a cada ANS. El acuerdo no limita de ninguna manera las respectivas competencias de las partes.

Cada ANS seguirá siendo responsable de sus propias acciones en relación con las consecuencias de la implementación del presente acuerdo, de conformidad con la legislación nacional y europea aplicable.

1.3 Estructura del acuerdo.

El presente acuerdo describe las disposiciones generales de cooperación entre las dos ANS, de conformidad con las normativas europea, francesa y española aplicables en la materia. Las disposiciones técnicas y organizativas de los temas enunciados se detallan en los anexos técnicos descritos en el artículo 3.

La firma inicial del acuerdo incluye el texto general y los anexos técnicos.

Los anexos técnicos del presente acuerdo podrán modificarse independientemente, conforme a lo dispuesto en los artículos 6.2 y 7 y firmarse en consecuencia.

Por el EPSF, el acuerdo y los anexos técnicos serán firmados por el director general del EPSF.

Por la AESF, el acuerdo y los anexos técnicos serán firmados por el director de la AESF.

2. Generalidades

2.1 Base legal.

Este acuerdo se inscribe en el marco de las disposiciones reglamentarias europeas, francesas y españolas que se citan a continuación.

2.1.1 Normativa europea.

– Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

– Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre seguridad ferroviaria.

– Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento y del Consejo de 11 de mayo de 2016 relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004.

– Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.

– Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) 653/2007 de la Comisión.

– Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad comunes para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) 1077/2012 de la Comisión.

– Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión de 8 de marzo de 2018 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión.

2.1.2 Normativa francesa.

– Décret n.º 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.

2.1.3 Normativa española.

– Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

2.2 Directrices compartidas sobre tráfico transfronterizo.

Las partes firmantes se comprometen a cooperar y coordinarse para implementar enfoques comunes para la autorización, la certificación y la supervisión de los operadores ferroviarios (y de los vehículos) que presten servicios entre Francia y España.

En particular, el objetivo será garantizar que el sistema de gestión de la seguridad implementado por cada empresa ferroviaria (EF) y administrador de infraestructura (AI) garantice el conocimiento y el cumplimiento de las normas nacionales pertinentes en el ámbito de operación en cuestión y tenga en cuenta las especificidades de las secciones fronterizas, si corresponde.

2.3 Ámbito de aplicación.

El presente acuerdo se aplicará:

– A las solicitudes de CSU, APM de vehículos y AS en el ámbito de las secciones fronterizas.

– A la supervisión de las EF en los territorios francés y español (incluyendo en el ámbito las secciones fronterizas).

– A la supervisión de los AI en el ámbito de las secciones fronterizas.

3. Desarrollo de los temas

3.1 Definiciones de las secciones fronterizas.

A efectos del presente acuerdo, se entenderá como «sección fronteriza» la línea o tramo ferroviario entre dos estaciones fronterizas, definidas expresamente como tales en el anexo I. Las estaciones fronterizas entre España y Francia se definen en el anexo I.

La validez de los CSU y las APM de vehículos hasta la o las estaciones fronterizas del Estado miembro vecino implicará una definición precisa y compartida de los límites de las secciones fronterizas. De acuerdo con la Directiva 2016/798 (artículo 10.8), así como de acuerdo con los Reglamentos (UE) 2018/545 (artículo 4.8) y 2018/763 (artículo 3.11), la definición de las secciones fronterizas debe basarse en características y normas de explotación similares de las dos redes.

El anexo I presenta la lista de las secciones fronterizas entre Francia y España, así como una definición funcional de los límites operativos de cada sección.

3.2 Autorizaciones y certificados.

3.2.1 Autorización de puesta en el mercado de un vehículo.

El artículo 21 de la Directiva 2016/797 establece que la APM de un vehículo emitida en el territorio de un Estado miembro puede ser válida sin ampliación del área de uso y, en ciertas condiciones, hasta la o las estaciones fronterizas del otro Estado miembro.

De esta manera, el presente acuerdo entre el EPSF y la AESF tiene como objetivo organizar los criterios y protocolos comunes de autorización de vehículos cuya área de uso incluya las secciones fronterizas definidas en el anexo I.

Las partes acuerdan en particular:

– Para cada solicitud que reciban de una APM de vehículos en las secciones fronterizas, realizar una consulta a la otra ANS. La ANS consultada limitará, en su caso, el alcance de su verificación a las normas nacionales aplicables a las secciones fronterizas.

– Aplicar los criterios y disposiciones prácticas del anexo II para emitir la APM.

– Colaborar para simplificar todo lo posible la tramitación de las solicitudes que cumplan los criterios del anexo II.

El anexo II presenta las disposiciones prácticas para la expedición de una APM de vehículos en las secciones fronterizas.

3.2.2 Certificado de seguridad único.

El artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798 establece que el CSU emitido en el territorio de un Estado miembro puede ser válido sin ampliación del ámbito de operación y, en ciertas condiciones, hasta la estación fronteriza del otro Estado miembro.

De conformidad con la Directiva (UE) 2016/798, el presente acuerdo tiene como objetivo regular los criterios y protocolos comunes de emisión de CSU para empresas ferroviarias cuyo ámbito de operación incluya las secciones fronterizas definidas en el anexo I.

Las partes acuerdan en particular:

– Para cada solicitud que reciban de un CSU cuyo ámbito de operación incluya las secciones fronterizas definidas en el anexo I, realizar una consulta a la otra ANS. La ANS consultada limitará, en su caso, el alcance de su verificación a las normas nacionales aplicables a las secciones fronterizas

– Aplicar los criterios y disposiciones prácticas del anexo III para emitir los CSU.

– Colaborar para simplificar todo lo posible la tramitación de las solicitudes que cumplan los criterios del anexo III.

El anexo III presenta las disposiciones prácticas para la expedición de CSU relativos a las secciones fronterizas.

3.2.3 Autorización de seguridad.

De conformidad con el artículo 12 de la Directiva (UE) 2016/798, el AI está autorizado a gestionar y operar una infraestructura ferroviaria a condición de que obtenga una autorización de seguridad de la ANS del Estado miembro en cuyo territorio esté situada la infraestructura ferroviaria.

Además, el artículo 12.3 de la directiva mencionada especifica que, en el caso de una infraestructura transfronteriza, las ANS competentes cooperarán a efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad. El objetivo será evaluar y expedir las

autorizaciones de seguridad de una infraestructura común de manera coordinada y simultánea.

El anexo IV presenta las disposiciones prácticas para la cooperación en materia de autorizaciones de seguridad.

3.4 Supervisión.

El Reglamento de ejecución (UE) 2018/761 citado establece los métodos comunes de seguridad, previstos en el artículo 6 de la directiva (UE) 2016/798, a los efectos de la supervisión por parte de las ANS de las actividades de gestión de la seguridad de las EF tras la emisión de CSU, así como de los AI que gestionan infraestructuras transfronterizas tras la emisión de las AS.

El Reglamento especifica en particular, en su artículo 8, la necesidad de coordinación entre las ANS.

El anexo V presenta las disposiciones prácticas de cooperación para la supervisión de las EF y los AI.

3.5 Cooperación en incidentes y accidentes.

Las partes se comprometen, en caso de incidentes o accidentes en las secciones fronterizas, a cooperar para compartir rápidamente la información pertinente. Se comprometen, en la medida de lo posible y de conformidad con las normas de confidencialidad aplicables, a intercambiar las informaciones y análisis relevantes relativos a los informes y a las recomendaciones de los organismos de investigación nacionales.

4. Comunicación

4.1 Comunicación entre ANS.

Ambas partes se comprometen a comunicar lo antes posible cualquier hecho significativo que pudiera afectar o ser de interés para ambas partes.

Las dos partes también se comprometen a informar lo antes posible a la otra de cualquier incumplimiento con respecto a los procesos de autorización o control previstos en el presente acuerdo o en los anexos técnicos, especialmente en caso de incumplimiento de los plazos relativos a las actividades de autorización y evaluación.

En el marco del presente acuerdo, las partes se comprometen a intercambiar sus buenas prácticas y a poner a disposición de la otra parte sus experiencias concretas y su retorno de información con el objetivo de que las ANS mejoren la ejecución de sus cometidos y apoyar la mejora continua del desempeño en materia de seguridad operacional del sistema ferroviario.

Cada parte se compromete a informar a la otra parte a su debido tiempo sobre cualquier dificultad con que pueda encontrarse en el contexto de la implementación de este acuerdo. En caso de dificultad en la interpretación o la ejecución del acuerdo, las partes se esforzarán por resolver su disputa de manera amistosa de conformidad con el artículo 10 del presente acuerdo a la mayor brevedad posible.

Cada parte se compromete a comunicar a la mayor brevedad posible a la otra parte la notificación de los CSU, de las autorizaciones de tipo y de las APM con secciones fronterizas, indicando las personas de contacto de cada EF o fabricante que haya obtenido la autorización.

Cada parte se compromete a comunicar a la mayor brevedad posible a la otra parte la información y los datos relacionados con el presente acuerdo que deban incluirse en los informes anuales, como las recomendaciones pertinentes emitidas también por los respectivos organismos de investigación, así como los datos relacionados con los indicadores comunes de seguridad (ICS).

4.2 Identificación de representantes en cada ANS.

Cada ANS identificará y designará a las siguientes personas de contacto:

- Un representante para el seguimiento de la aplicación del presente acuerdo. Este representante adoptará las disposiciones necesarias para que las decisiones técnicas, organizativas y estratégicas sean aprobadas por la ANS. En el caso de la AESF, este representante será el director de la AESF. En el caso de EPSF, será el director general de la EPSF.
- Una persona de contacto técnico de «evaluación de los CSU» responsable de la organización y el seguimiento de las solicitudes comunes.
- Una persona de contacto técnico de «evaluación de las AS» responsable de la organización y el seguimiento de las solicitudes comunes.
- Una persona de contacto técnico de «evaluación de las APM de vehículos» responsable de la organización y el seguimiento de las solicitudes comunes.
- Una persona de contacto técnico de «supervisión de los CSU» responsable de la organización y el seguimiento de los controles comunes.
- Una persona de contacto técnico de «supervisión de las AS» responsable de la organización y el seguimiento de los controles comunes.
- Una persona de contacto técnico de «seguimiento de la seguridad» responsable del seguimiento de los sucesos de seguridad comunes.

Cada persona de contacto de las dos partes se encargará de proporcionar una dirección de correo electrónico y un número de teléfono que permita la comunicación directa entre interlocutores homólogos. Si así lo estima cada parte, podrá nombrarse una misma persona de contacto para varios de los ámbitos anteriores.

4.3 Publicación del presente acuerdo y de sus anexos técnicos.

Una vez que entre en vigor, de conformidad con las disposiciones descritas en el artículo 7, el presente acuerdo se publicará conforme se establezca en la legislación nacional y en los respectivos sitios web del EPSF y de la AESF.

De forma complementaria, el EPSF y la AESF también garantizarán una comunicación adecuada con el sector, a título informativo.

5. *Confidencialidad*

Sujeto a las normas internacionales, europeas y nacionales sobre el derecho de acceso a los expedientes administrativos, las partes se comprometen a garantizar la confidencialidad de todos los documentos y la información que se intercambien.

Salvo si las partes concernidas han aceptado la divulgación de informaciones o si estas son de dominio público, la obligación de confidencialidad se aplicará en particular a los informes anuales de seguridad de las EF, los programas y los informes de supervisión de las ANS, la información comunicada libremente por las personas durante las actividades de supervisión y los sucesos de seguridad recopilados entre las ANS.

La información se tratará de conformidad con la normativa europea y nacional aplicable en materia de protección de datos personales.

Cuando un tercero requiera a una de las partes una solicitud de acceso o divulgación de documentos o informaciones confidenciales en virtud del presente artículo que le hayan sido comunicadas por la otra parte, la parte requerida le trasladará el requerimiento a la otra. Estas solicitudes serán tratadas en un plazo razonable y acorde al derecho nacional aplicable a la ANS que la haya recibido, independientemente de que aquellas sean admisibles o no.

Esta obligación de confidencialidad se mantendrá tras la extinción del presente acuerdo, salvo decisión judicial u obligación legal.

6. Seguimiento del acuerdo y modificaciones

6.1 Reuniones de seguimiento.

Las partes se reunirán, a iniciativa de al menos una de las ANS firmantes cuando se identifiquen necesidades o, en todo caso, al menos una vez al año. Durante estas reuniones, las partes podrán presentar cualquier iniciativa en relación con la aplicación y desarrollo del acuerdo de cooperación.

6.2 Modificaciones del acuerdo y de los anexos técnicos.

Las partes convienen en que las disposiciones del presente acuerdo y de los anexos técnicos podrán revisarse a solicitud de cualquiera de las partes. En tal caso, la parte solicitante realizará una propuesta de redacción detallada que se someterá a la otra parte para comentarios y consentimiento antes de su adopción. Una vez firmada la revisión por las dos partes, se hará pública una versión consolidada del acuerdo y los anexos conforme a lo dispuesto en el artículo 4.3.

Cada parte se compromete a informar a la otra parte, a la mayor brevedad posible, sobre los eventuales cambios regulatorios en relación con las disposiciones del presente acuerdo y de los anexos técnicos, con objeto de poder evaluar la necesidad de modificarlos.

7. Entrada en vigor y vigencia

El presente acuerdo entrará en vigor veinte días después de su firma por el conjunto de las partes implicadas.

Las modificaciones de los anexos técnicos entrarán en vigor tras su firma por ambas partes.

Cualquiera de las partes podrá decidir, de forma unilateral, dar por terminado el presente acuerdo con tres meses de preaviso. Este preaviso se notificará mediante carta certificada, con acuse de recibo, a la otra parte firmante del acuerdo.

El presente acuerdo anula y sustituye el «Acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Seguridad de Francia y del Reino de España relativo a la Cooperación en Materia de Supervisión» firmado entre las dos partes el 18 de octubre de 2018.

8. Disposición sobre el idioma del presente acuerdo

Este acuerdo se firma en dos originales idénticos con el texto a doble columna en francés y en español.

Los documentos oficiales que se deriven de este acuerdo se redactarán en la lengua oficial de la ANS responsable de su edición.

Las comunicaciones informales relativas a este acuerdo se realizarán en un idioma común acordado.

9. Conflictos de intereses

Cada parte adoptará todas las medidas necesarias para prevenir o poner fin a cualquier situación que pueda comprometer la ejecución imparcial y objetiva de este acuerdo. Cualquier conflicto de intereses durante la ejecución del presente acuerdo deberá notificarse sin demora a la otra parte por escrito.

Actuando de acuerdo con su marco regulatorio, cada parte se asegurará de que su personal relacionado directa o indirectamente con la cooperación en virtud de este acuerdo no se encuentre en una situación que pueda generar conflictos de intereses. Si fuera necesario, dicho personal se asignará a otras tareas no relacionadas con la cooperación y se sustituirá sin demora indebida, si es posible.

10. Resolución amistosa de desacuerdos

Antes de iniciar procedimientos judiciales, las partes tratarán siempre de resolver de manera amistosa cualquier desacuerdo entre ellas sobre asuntos derivados de este acuerdo, aunque teniendo siempre en cuenta los plazos legales establecidos.

Los desacuerdos que no puedan resolverse se presentarán ante el director general del EPSF y el director de la AESF, o ante sus respectivos representantes autorizados, quienes harán todo lo posible para llegar a un acuerdo amistoso dentro del plazo pertinente.

Durante esas conversaciones, las partes continuarán cumpliendo con todas sus obligaciones respectivas en virtud de este acuerdo, a menos que las partes acuerden otra cosa por escrito.

En caso necesario, el acuerdo entre las partes para la resolución amistosa de los desacuerdos será objeto de un acta firmada por las partes.

11. Tratamiento de datos personales

Cada ANS es responsable de los tratamientos de datos personales que realice por cuenta propia en el marco del presente acuerdo y, en caso necesario, de los litigios relacionados con su ejecución. Ambas se comprometen, cada una en lo que les concierne, a respetar las disposiciones de la Unión Europea y nacional aplicables al tratamiento de datos de carácter personal, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE. Las partes se comprometen a garantizar la confidencialidad de los datos de carácter personal tratados y a no utilizarlos con fines distintos de la aplicación de este acuerdo. Cada parte transmitirá a la otra, como simple destinataria, los datos de carácter personal necesarios en el desarrollo de este acuerdo e informará a los interesados de la transmisión de sus datos personales a la otra parte. Cada parte se encargará, para los tratamientos que realice, de notificar a su autoridad nacional de control y, en caso necesario, a los interesados las eventuales violaciones relativas a la confidencialidad de los datos de carácter personal. Salvo que exista una obligación legal o reglamentaria particular, las informaciones recogidas por las partes serán conservadas de acuerdo con las modalidades previstas en el registro de tratamientos de la ANS destinataria.

ANEXOS TÉCNICOS

- Anexo I: Definición de las secciones fronterizas.
- Anexo II: Autorización de puesta en el mercado de un vehículo.
- Anexo III: Certificado de seguridad único.
- Anexo IV: Autorización de seguridad.
- Anexo V: Supervisión.

ANEXO I

Definición de las secciones fronterizas

1. Objeto

La validez de los CSU y las APM de vehículos hasta la o las estaciones fronterizas del Estado miembro vecino implica una definición precisa y compartida de los límites de dichas secciones fronterizas. De acuerdo con los Reglamentos (UE) 2018/545 y 2018/763, la definición de las secciones fronterizas debe basarse en características y normas de explotación similares para las dos redes.

Este anexo detalla la lista de las secciones fronterizas entre Francia y España y establece una definición funcional de los límites operativos de cada sección.

2. Lista de las secciones fronterizas entre Francia y España

Para Francia, las secciones fronterizas se enumeran en el anexo 3 del arrêté du 14 avril 2008.

Para España, las secciones fronterizas se enumeran en el anexo IX del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

Las partes acuerdan, en el marco de este anexo y del acuerdo de cooperación correspondiente, tener en cuenta las siguientes secciones fronterizas de las redes ferroviarias francesa y española:

- Entre la estación francesa de Cerbère y la estación española de Portbou.
- Entre la estación francesa de Latour-de-Carol - Enveitg y la estación española de Puigcerdà.
- Entre la estación francesa de Hendaya y la estación española de Irún.
- Entre la estación francesa de Perpiñán y la estación española de Figueres a través de la sección internacional regida por el acuerdo entre el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno del Reino de España firmado en Madrid el 10 de octubre de 1995.

3. Límites operativos de las secciones fronterizas

3.1 Cerbère-Portbou.

Las partes acuerdan que:

– En el lado francés, la sección fronteriza puede definirse como el conjunto de vías de la red ferroviaria nacional en ancho ibérico existentes en este lado de la frontera que permiten el funcionamiento normal y las maniobras. A saber:

- La vía principal E, de ancho ibérico.
- Las vías de servicio 74 a 76 y 81 a 89, de ancho ibérico.
- Los límites precisos del establecimiento y de las maniobras se detallan en las normas de explotación locales «Gare de Cerbère», que se pueden consultar ante SNCF Réseau.

– En el lado español, la sección fronteriza se puede definir como el conjunto de vías de la Red Ferroviaria de Interés General existentes en este lado de la frontera y en el ámbito de la estación de Portbou, que permiten la circulación en ancho estándar. Esto es:

- La vía general 1F.
- Las vías de servicio 2F, AM-4, BF-1, BM-2, BM-5, BF-6, CM-3, CM-4, DF-1, DF-2, DF-5, DM-6, EF-1, EF-2, EF-3 y EF-4.
- Los límites precisos dentro de cada una de estas vías se detallan en las consignas puestas a disposición por el administrador de infraestructuras.

3.2 Latour-de-Carol-Enveitg-Puigcerdá.

Las partes acuerdan que:

– En el lado francés, la sección fronteriza puede definirse como el conjunto de vías de la red ferroviaria nacional en ancho ibérico existentes en este lado de la frontera que permiten el funcionamiento normal y las maniobras. A saber:

- Las vías principales A y B.
- Los límites precisos del establecimiento y de las maniobras se detallan en las normas de explotación locales «Prescripciones particulares aplicables a la sección de

línea de ancho ibérico de Latour-de-Carol-Enveitg en la frontera francoespañola», que se pueden consultar ante SNCF Réseau.

– La sección fronteriza no incluye el lado español, al no existir vías de la Red Ferroviaria de Interés General que permitan la circulación en ancho estándar en este lado de la frontera.

3.3 Irún-Hendaya.

Las partes acuerdan que:

– Para el lado francés, la sección fronteriza puede definirse como el conjunto de vías de la red ferroviaria nacional en ancho ibérico existentes en este lado de la frontera que permiten el funcionamiento normal y las maniobras. A saber:

- Vías principales n.º 101 y 102, de ancho ibérico.
- Vías de servicio n.º 134 a 140, de ancho ibérico.
- Los límites precisos del establecimiento y de las maniobras se detallan en las normas de explotación locales «Gare d’Hendaye», que se pueden consultar ante SNCF Réseau.

– En el lado español, la sección fronteriza se puede definir como el conjunto de vías de la Red Ferroviaria de Interés General existentes en este lado de la frontera y en el ámbito de la estación de Irún, que permiten la circulación en ancho estándar. Esto es:

- La vía general 11 en Irún, y 2P en el Sector Plaia Aundi.
- Las vías de servicio 12, 13, 19, 27, 29, 41, 43, 9D, 5M, 11N, pares de la 18 hasta la 26, y 52 en Irún, y pares desde la 4P hasta la 10P, 14P, 18P, 22P, 26P, 28P, 30P y 40P en el Sector Plaia Aundi.
- Los límites precisos dentro de cada una de estas vías se detallan en las consignas puestas a disposición por el administrador de infraestructuras.

3.4 Perpiñán-Figueres.

3.4.1 Mercancías

Las partes acuerdan que:

– En el lado francés, la sección fronteriza se limita al haz internacional de la estación de Perpiñán. A saber:

• Las vías principales 11 a 18, asignadas a la recepción y al estacionamiento de trenes en tránsito entre Francia y España y viceversa, a través de la sección internacional Perpiñán-Figueres.

• Las vías de servicio:

- 20 a 23, vías de la playa de vías del haz internacional, asignadas a las maniobras y al estacionamiento de las unidades de tracción de los trenes del haz internacional.
- Vías mangos 813, 884 y 886, asignadas a las maniobras de las unidades de tracción de los trenes del haz internacional.

• Los límites precisos del establecimiento y de las maniobras se detallan en las normas de explotación locales «Gare de Perpignan», que se pueden consultar ante SNCF-Réseau.

– En el lado español, la sección fronteriza se limita al haz internacional de la estación Figueres - Vilafant. A saber:

- Las vías generales 1 y 2.
- Las vías de servicio 3, 4, 5, 6 y 7.

- Los límites precisos dentro de cada una de estas vías se detallan en las consignas instrucciones puestas a disposición por el administrador de infraestructuras.

- Dentro de estas secciones fronterizas se incluye la sección internacional administrada por LFP de acuerdo con sus reglas particulares de explotación.

3.4.2 Viajeros.

Las partes acuerdan que:

- En el lado francés, la sección fronteriza se limita a la siguiente parte de la terminal de pasajeros:

- Las vías principales A-B-C-D-E y F, asignadas en principio a la recepción, salida, así como al paso de trenes de todo tipo.

- Los límites precisos del establecimiento y las maniobras se detallan en las normas de explotación locales «Gare de Perpignan», que se pueden consultar ante SNCF-Réseau.

- En el lado español, la sección fronteriza se limita al haz internacional de la estación Figueres-Vilafant. A saber:

- Las vías generales 1 y 2.

- Las vías de servicio 3, 4, 5 y 6.

- Los límites precisos dentro de cada una de estas vías se detallan en las consignas puestas a disposición por el administrador de infraestructuras.

- Dentro de estas secciones fronterizas se incluye la sección internacional administrada por LFP de acuerdo con sus reglas particulares de explotación.

ANEXO II

Autorización de puesta en el mercado de un vehículo

1. Objeto

El objeto del presente anexo es establecer las formas comunes de cooperación entre las partes para la emisión de las autorizaciones, siempre y cuando el área de uso incluya alguna de las secciones fronterizas establecidas en el anexo I de este acuerdo.

2. Ámbito de aplicación

Este anexo se aplica en los siguientes supuestos:

a) La APM de nuevos vehículos.

Tras una solicitud de APM cuya área de uso incluya alguna de las secciones fronterizas mencionadas en el anexo I, la ANS responsable de la autorización deberá verificar el cumplimiento de los requisitos indicados en este anexo para poder conceder una APM válida hasta la estación fronteriza solicitada situada en el otro país.

En el supuesto en el que el solicitante de la APM de un vehículo haya escogido como autoridad responsable de la autorización a la ERA, ésta deberá recibir la confirmación de las partes de que se cumplen las normas nacionales pertinentes notificadas y demás obligaciones referidas en este acuerdo, antes de expedir la APM de un vehículo, de modo que, finalmente, pueda especificar en la APM del vehículo que también es válido hasta dicha estación fronteriza, sin necesitar la subsiguiente ampliación del área de uso.

b) La inclusión de la estación frontera en el área de uso de la autorización existente para los vehículos.

En ese caso, se presentará un expediente a la ANS del Estado de origen, la cual, tras seguir lo indicado en este acuerdo, expedirá una autorización actualizada que incluya hasta la estación fronteriza.

En aquellos casos en los que un vehículo ya esté en funcionamiento, circulando hasta la primera estación fronteriza, si dispone de una autorización de entrada en servicio de vehículos previa al régimen establecido en la Directiva 2016/797, incluidas las autorizaciones emitidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular el RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y el RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), sigue siendo válido de acuerdo con las condiciones en las que se emitió.

c) Las autorizaciones de tipo de vehículo.

Los requisitos relativos a la APM de vehículos cuya área de uso incluya estaciones fronterizas situadas en el Estado vecino también son de aplicación y extrapolables a las correspondientes autorizaciones de tipo de vehículo.

3. Evaluación del cumplimiento de las normas nacionales pertinentes notificadas

3.1 Principios.

Las partes acuerdan establecer un análisis simplificado para el perímetro de la sección fronteriza.

Dentro del marco del análisis específico de la sección fronteriza, las partes acuerdan establecer una consulta sistemática para cada solicitud de autorización.

Los documentos relacionados con la sección fronteriza deberán ser suministrados por la empresa ferroviaria en los dos idiomas, en español y en francés, salvo acuerdo contrario entre las partes.

Para la comunicación y la cooperación entre las dos ANS, el idioma se determinará de común acuerdo caso a caso.

Se podrá contemplar el uso de intérpretes, en caso necesario.

3.2 Requisitos para las secciones fronterizas.

Dentro de los contenidos de su solicitud, el solicitante deberá entregar evidencias del cumplimiento de los requisitos aplicables en las secciones fronterizas, que deberá determinar teniendo en cuenta:

– Las normas nacionales notificadas por los Estados, de aplicación en las secciones fronterizas.

– La información actualizada de los administradores de infraestructura (AI) sobre sus consignas comunes relativas a cada sección y las características técnicas de dichas secciones.

– El proceso de recopilación de requisitos referido en el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 2018/545, que cubre, entre otros, los relacionados con la compatibilidad técnica del vehículo con la red de las secciones fronterizas.

El análisis del solicitante para determinar las normas aplicables será proporcionado en la documentación de solicitud de APM.

Las ANS podrán poner a disposición de los solicitantes una lista orientativa de los requisitos aplicables en la sección fronteriza.

Las partes se coordinarán para armonizar sus respectivas expectativas en relación con:

– Los documentos que servirán para acreditar el cumplimiento de los requisitos.

– La equivalencia entre sus respectivas normas nacionales, de manera que se pueda considerar justificados el cumplimiento automático de sus requisitos.

3.3 Acreditación de la compatibilidad del vehículo con la red de la sección fronteriza.

La compatibilidad técnica del vehículo ferroviario con la red de la sección fronteriza dependerá del grado de similitud de las características de los tramos de la sección a un lado y otro de la frontera.

La acreditación de la compatibilidad técnica del vehículo ferroviario con la red de la sección fronteriza podrá realizarse aportando evidencias de alguno de estos métodos:

a) Justificación de la similitud de la sección fronteriza con la red del Estado de origen.

El solicitante puede acreditar que los requisitos de compatibilidad técnica con la red del área de uso en la sección fronteriza y en el Estado de origen son equivalentes, basándose en la información del registro de la infraestructura ferroviaria (RINF) o, en su defecto, la obtenida de forma oficial ante los administradores de infraestructura que gestionan dicha sección fronteriza.

b) Comparación con otros vehículos que cuenten con características técnicas similares, y para los que pueda establecerse una equivalencia, de modo que sirvan de sistema de referencia, y que hubieran circulado en ambas redes española y francesa, y en particular en las secciones fronterizas.

El solicitante puede basarse en el hecho de que existan vehículos con características técnicas similares con autorización válida en ambos Estados, con el fin de evidenciar el respecto de los requisitos de compatibilidad técnica con la red de la sección fronteriza del vehículo para el que solicita la APM.

Para dicha demostración, el solicitante debe aplicar el proceso de gestión de riesgos establecido en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 402/2013 que permite el uso de un código práctico, la comparación con sistemas similares o una estimación explícita del riesgo. La justificación debe ser evaluada y confirmada por un organismo de evaluación de los contemplados en dicho Reglamento.

En todo caso, se deberá acreditar la circulación del vehículo de referencia haciendo uso de los elementos recogidos en el punto 3.4.

Asimismo, también podrán emplearse como referencia circulaciones realizadas al amparo de algún acuerdo internacional, como, por ejemplo, por medio de algún contrato de cooperación entre las entonces empresas nacionales, o bien por medio de algún documento conforme con las normas del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) modificado mediante el Protocolo de 1999 hecho en Vilnius y sus apéndices.

En este sentido, para evidenciar la circulación previa de los vehículos empleados como referencia en ambas redes, será de utilidad la información proveniente de los registros históricos de las antiguas empresas nacionales. No obstante, con el fin de que la equivalencia siga vigente, deberá evidenciarse que tanto los vehículos como la infraestructura no han sufrido cambios sustanciales desde el momento en el que se realizaron dichas circulaciones históricas. Para ello, deberá ser tenido en cuenta, dentro del análisis realizado en aplicación del Reglamento (UE) 402/2013, el impacto de las modificaciones que se hayan introducido y evaluado por un organismo de evaluación.

Por último, debe tenerse en cuenta el retorno de la experiencia (REX) de la operación del vehículo de referencia, considerando que las condiciones de operación son comparables y que exista un volumen de tráfico representativo (cantidad de vehículos durante un tiempo dado), que permite un significativo retorno de la experiencia de la información recabada.

c) Informe emitido por los administradores de infraestructura confirmando la compatibilidad del vehículo con la red gestionada por ellos, siempre y cuando la normativa nacional contemple esta función del administrador de infraestructura.

d) Aplicación de los principios de compatibilidad tren-ruta conforme apéndice D1 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/773.

En todo caso, el solicitante debe garantizar la plena compatibilidad técnica del vehículo con las especificidades que pueda presentar cada una de las secciones fronterizas que, si bien tendrán en la mayoría de casos características comparables o incluso análogas en ambos lados de la frontera, pueden presentar algunas diferencias identificadas por los administradores de infraestructura, las cuales habrá que considerar.

En este sentido, y de forma adicional a lo expuesto en los párrafos anteriores, corresponderá a la empresa ferroviaria que finalmente opere el tren en que se integren los vehículos autorizados en ambas redes, comprobar la compatibilidad técnica del tren con la ruta, compuesta por los tramos de líneas por los que vaya a circular, así como realizar las demás comprobaciones exigibles antes de la utilización de un vehículo autorizado, como la adecuada integración en la composición del tren así como otros requisitos para el mantenimiento y la operación que la normativa contiene.

Este ejercicio, si bien en principio posterior a la APM del vehículo, resulta idóneo en este caso para facilitar la justificación de la compatibilidad del tren con la sección fronteriza, por lo que puede ser planificado durante el proceso de APM.

Para ello, pueden emplearse como referencia los parámetros de los subsistemas material rodante y CMS a bordo que puede utilizar el solicitante de la APM, en el marco de este acuerdo, a efectos de la verificación de la compatibilidad con la ruta y los cuales se describen en el apéndice D1 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/773 de la Comisión.

3.4 Caso particular de vehículos ya autorizados que deseen incluir la sección fronteriza.

En el caso de un vehículo que ya esté autorizado, para el cual se desee incluir, exclusivamente, alguna de las secciones fronterizas mencionadas en el anexo I, en primer lugar, además de lo indicado en los apartados anteriores, y de cara a documentar el área de uso en la cual esté operando, se tendrán en consideración los siguientes elementos:

– La información que conste en el registro nacional de vehículos establecido conforme a la Decisión 2007/756/CE o en el Registro Europeo de Vehículos (EVR) conforme con la Decisión (UE) 2018/1614. Deberá mantenerse registrado con el código de registro «00», «Válido»;

– Los documentos de las EEM, que evidencien que el vehículo se mantiene en un estado de funcionamiento seguro de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión;

– En ausencia de información en los registros antes citados, otras evidencias que el solicitante pueda aportar para justificar que el vehículo ha estado operando en la red, como

- Cualquier registro de los administradores de infraestructuras con respecto a la asignación de capacidad en la red;
- Evidencias producidas por las empresas ferroviarias con respecto a la incorporación de dichos vehículos en trenes para cubrir servicios en la red/líneas del país de origen;
- Declaraciones firmadas por las empresas ferroviarias que describan el área real de operación de los vehículos;
- Cualquier otra evidencia que sea considerada pertinente por la ANS.

La inserción de la sección fronteriza se materializará mediante una autorización actualizada, conforme a lo establecido en la normativa nacional, que abarque el área de uso ampliada.

4. Pasos del proceso de solicitud

4.1 Consulta previa.

En caso de que el solicitante lleve a cabo una consulta previa, paso opcional que precede a la solicitud de autorización en el marco de este acuerdo, la ANS responsable de dicha autorización informará a la otra ANS fronteriza sobre esta solicitud lo antes posible y a más tardar cinco días después de recibir la solicitud de consulta previa en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados, le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc., manteniendo en copia a la ANS receptora de la solicitud.

4.2 Recibo de la solicitud de APM del vehículo.

Al recibir una solicitud de APM a través de la ventanilla única, la ANS receptora de la misma lo notificará a la ANS fronteriza mediante los medios electrónicos acordados adjuntando una carta oficial a más tardar cinco días después de la presentación del expediente en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

Sin que este sea el caso general, en determinadas circunstancias relacionadas con las características del vehículo o la especificidades de la sección fronteriza por la que se pretenda circular o de las condiciones de uso y restricciones, ambas ANS podrán acordar que la evaluación a realizar por la ANS responsable de la autorización no es suficiente para cubrir la sección fronteriza en su totalidad y exigir la participación activa de la ANS fronteriza durante la evaluación relativa a las secciones frontera.

En este último caso:

- Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados y le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, manteniendo en copia a la ANS responsable de la autorización.

- La ANS fronteriza indicará a la ANS responsable de la autorización si ha recibido todos los documentos esperados, según corresponda, y en los plazos previstos y si son comprensibles, coherentes y pertinentes, para permitir que la ANS responsable de la autorización notifique dentro del plazo reglamentario el carácter completo o incompleto de su expediente.

- En principio, si falta alguno de los documentos esperados por la ANS fronteriza, la ANS responsable de la autorización deberá notificar al solicitante el carácter incompleto de su expediente.

- Las disposiciones anteriores se aplicarán hasta que se complete el expediente.

La ANS responsable de la autorización comunicará a la ANS fronteriza su decisión sobre el carácter incompleto o completo del expediente.

4.3 Evaluación detallada del expediente de solicitud.

Si es necesario, se organizará una reunión de coordinación y comunicación entre las dos ANS, así como una o más reuniones de etapas para poder hacer un balance del progreso del expediente.

Si el expediente no presenta ninguna dificultad particular, las comunicaciones entre las dos ANS con respecto a la evaluación del expediente podrán realizarse por correo electrónico y/o por teléfono.

En caso de que se haya acordado entre las ANS la necesidad de que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación:

– La ANS fronteriza evaluará los documentos solicitados para estudiar las particularidades de la(s) sección(ones) fronteriza(s) en cuestión. No evaluará el cumplimiento de las normas europeas, algo que seguirá siendo competencia de la ANS responsable de la autorización, ni el cumplimiento de las normas nacionales del país de esta última ANS.

– De esta manera, las dos ANS evitarán crear cargas administrativas para los solicitantes.

– Las dos ANS se coordinarán si un problema identificado por una de ellas puede tener un impacto sobre el trabajo llevado a cabo por la otra.

– Por razones de eficiencia, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione todos los detalles o los documentos complementarios necesarios para la evaluación y le realizará directamente sus comentarios, manteniendo en copia a la ANS responsable de la autorización.

– Sin embargo, durante todo el proceso de evaluación, la ANS fronteriza alertará a la ANS responsable de la autorización en caso de que se encuentre con dificultades con el solicitante que puedan afectar a los plazos de evaluación.

La ANS fronteriza comunicará oficialmente a la ANS responsable de la autorización su dictamen favorable o desfavorable sobre la inclusión de la(s) estación(ones) fronteriza(s), en el área de uso de la APM a emitir por la ANS responsable de la autorización. Para ello, entregará un informe justificativo en el que se describa de manera resumida el proceso seguido, la evaluación realizada y los resultados de la misma para cada sección fronteriza.

La ANS fronteriza adjuntará a su dictamen la lista de normas nacionales que deberá respetar el solicitante.

4.4 Decisión de denegar la APM.

Si la ANS responsable de la autorización prevé una decisión de denegación de emisión de la APM o una decisión que incluya restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS fronteriza, informará de ello a esta última lo antes posible.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS responsable de la autorización a denegar la APM o a expedir la misma con restricciones, se informará oficialmente a la ANS fronteriza de la decisión final.

4.5 Decisión de dictamen desfavorable sobre la APM.

Si la ANS fronteriza prevé un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS responsable de la autorización, informará de ello a esta última lo antes posible, motivando su decisión.

Si la ANS fronteriza ha tomado su decisión de emitir un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS responsable de la autorización, informará de ello, motivando su decisión, a esta última lo antes posible antes de la fecha acordada para emitir su dictamen.

En este caso, la APM emitida por la ANS responsable de la autorización conllevará obligatoriamente una restricción que excluya la(s) sección(ones) fronteriza(s) solicitada(s).

4.6 Decisión de dictamen favorable sobre la sección fronteriza de la APM.

Si la ANS fronteriza emite un dictamen favorable sobre la sección fronteriza, formalizará un dictamen enviando una copia de este por correo electrónico a la ANS

responsable de la autorización a más tardar siete días antes del plazo final para la emisión de la APM, salvo que las partes acuerden lo contrario.

4.7 Decisión de concesión de la APM.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS responsable de la autorización a aceptar la concesión de la APM, se informará a la ANS fronteriza de dicha decisión favorable a más tardar cinco días después de que se adopte dicha decisión.

4.8 Ausencia de dictamen de la ANS fronteriza.

En el caso de que se haya acordado entre las ANS la necesidad de que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación emitiendo un dictamen:

– No podrá concederse una APM al vehículo para que circule hasta una o varias estaciones fronterizas si la ANS fronteriza no ha emitido un dictamen sobre dicha circulación.

– De lo contrario, la ANS fronteriza no reconocerá como válida la APM que autorice la circulación hasta una o varias estaciones fronterizas.

– En caso de que sea imposible, por una razón objetiva, que la ANS fronteriza emita su dictamen dentro de los plazos establecidos, las dos ANS celebrarán consultas para estudiar la solución que pueda implementarse para limitar las molestias causadas al solicitante.

4.9 Retirada o suspensión de la APM por parte de la ANS responsable de la autorización.

Si la ANS responsable de la autorización prevé retirar o suspender una APM que cubra una o varias estaciones fronterizas, informará oficialmente de ello a la ANS fronteriza.

4.10 Coordinación en caso de litigio.

En caso de litigio a instancias del solicitante o de un tercero contra la ANS responsable de la autorización, ambas ANS se coordinarán.

ANEXO III

Certificado de seguridad único

1. Objeto

El objeto del presente anexo es establecer las formas comunes de cooperación entre las partes para la emisión de un CSU cuyo ámbito incluya alguna de las secciones fronterizas establecidas en el anexo I de este acuerdo.

2. Campos de aplicación

Este apéndice se aplica a todas las solicitudes de CSU cuya área de operación incluya un territorio nacional y una o más estaciones fronterizas del estado vecino.

Esto se basa en particular en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2018/763.

3. Evaluación del cumplimiento de las normas nacionales pertinentes notificadas

3.1 Principios.

El anexo I, punto 8, del Reglamento (UE) 2018/763 especifica los documentos que deberán presentarse para la parte nacional de la evaluación (por cada estado miembro que corresponda en función del ámbito de operación previsto), a saber:

- Descripción u otro elemento que ponga de manifiesto el modo en que las medidas de gestión de la seguridad abordan las normas nacionales pertinentes notificadas de conformidad con el artículo 8 de la Directiva (UE) 2016/798.
- Referencias cruzadas entre el sistema de gestión de la seguridad los requisitos dispuestos en las normas nacionales pertinentes (véase el punto 8.1).

En el caso particular de que el ámbito solicitado para el CSU incluya una sección fronteriza, el solicitante debe incluir de manera expresa, dentro de la documentación antes citada, la justificación de que a través de su sistema de gestión de seguridad da cumplimiento a los requisitos aplicables a dicha sección en ambos países, de conformidad a lo establecido en los puntos siguientes.

Las partes acuerdan establecer un análisis simplificado para el perímetro de la sección fronteriza.

Dentro del marco del análisis específico en la sección fronteriza, las partes acuerdan establecer una consulta sistemática de las otras ANS respectivamente para cada solicitud de certificado.

Los documentos relacionados con la sección fronteriza deberán ser suministrados por la empresa ferroviaria en los dos idiomas, en español y en francés, salvo acuerdo entre las partes.

Para los intercambios y la cooperación entre las dos ANS, el idioma se determinará de común acuerdo.

Puede considerarse el uso de intérpretes, si es necesario.

3.2 Requisitos para las secciones fronterizas.

Para la determinación de los requisitos en relación con las secciones fronterizas a incorporar en su sistema de gestión de la seguridad, el solicitante tendrá en cuenta:

- a) La lista de los requisitos transmitida por la ANS fronteriza en el momento de la solicitud de la CSU.
- b) Las normas nacionales pertinentes notificadas por cada Estado Miembro.
- c) Y facultativamente, el resultado de la aplicación de un proceso de análisis de riesgos de la operación en dichas secciones fronterizas, conforme a la metodología del Reglamento 402/2013.

Las partes se coordinarán para armonizar sus respectivas expectativas en relación con:

- Los documentos que servirán para acreditar el cumplimiento de los requisitos.
- Sus respectivas normas nacionales cuando sean equivalentes.

4. Pasos del proceso de solicitud

4.1 Consulta previa.

En caso de que el solicitante lleve a cabo una consulta previa, paso opcional que precede a la solicitud de una EF para obtener su CSU, la ANS «organismo de certificación de seguridad» informará a la otra ANS fronteriza sobre esta solicitud lo antes posible y a más tardar cinco días después de recibir la solicitud de consulta previa en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados, le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc., manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

4.2 Recibo de la solicitud de CSU.

Al recibir una solicitud de CSU por parte de una EF a través de la ventanilla única OSS, la ANS «organismo de certificación de seguridad» lo notificará a la ANS fronteriza mediante los medios electrónicos acordados adjuntando una carta oficial a más tardar cinco días después de la presentación del expediente en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

De manera general, la ANS de la sección frontera solicitada participará activamente durante la evaluación tras la comunicación de la otra ANS. Sin embargo, y siempre que se cumpla la normativa europea y nacional a la vista de las secciones fronterizas, el tipo y el alcance de la operación solicitados, ambas ANS podrán acordar que la evaluación a realizar por la ANS «organismos de certificación de seguridad» es suficiente para cubrir la sección fronteriza en su totalidad.

En el caso general:

– Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados y le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

– La ANS fronteriza indicará a la ANS «organismo de certificación de seguridad» si ha recibido todos los documentos previstos en 3.2, y en los plazos previstos y si son comprensibles, coherentes y pertinentes, para permitir que la ANS «organismo de certificación de seguridad» notifique dentro del plazo reglamentario el carácter completo o incompleto de su expediente.

– En principio, si falta alguno de los documentos esperados por la ANS fronteriza, la ANS «organismo de certificación de seguridad» deberá notificar al solicitante el carácter incompleto de su expediente.

– Las disposiciones anteriores se aplicarán hasta que se complete el expediente.

La ANS «organismo de certificación de seguridad» comunicará a la ANS fronteriza su decisión sobre el carácter incompleto o completo del expediente.

4.3 Evaluación detallada del expediente de solicitud.

Si es necesario, se organizará una reunión de coordinación e intercambio entre las dos ANS, así como una o más reuniones de etapas para poder hacer un balance del progreso del expediente.

Si el expediente no presenta ninguna dificultad particular, los intercambios entre las dos ANS con respecto a la evaluación del expediente podrán realizarse por correo electrónico y/o por teléfono.

En el caso de que se haya acordado entre las ANS la necesidad de que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación:

– La ANS fronteriza evaluará los documentos solicitados para estudiar las particularidades de la(s) sección(ones) fronteriza(s) en cuestión. No evaluará el cumplimiento de las normas europeas, algo que continuará siendo responsabilidad de la ANS «organismo de certificación de seguridad», ni el cumplimiento de las normas nacionales del país de esta última ANS.

– De esta manera, las dos ANS evitarán crear sobrecargas administrativas para los solicitantes.

– Las dos se coordinarán si uno de los puntos identificados por una puede tener consecuencias sobre el trabajo realizado por la otra.

– Por razones de eficiencia, la ANS frontera entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione todos los detalles o los documentos complementarios necesarios para la evaluación y le realizará directamente sus comentarios, manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

– Sin embargo, durante todo el proceso de instrucción, la ANS frontera alertará a la ANS «organismo de certificación de seguridad» en caso de que se encuentre con dificultades con el solicitante que puedan afectar a los plazos de instrucción.

La ANS frontera comunicará oficialmente a la ANS «organismo de certificación de seguridad» su dictamen favorable o desfavorable sobre la inclusión de la(s) estación(es) frontera(s), conforme al apartado 4.7, en el perímetro del CSU a emitir por la ANS «organismo de certificación de seguridad». Este dictamen contiene en particular todos los elementos que resumen el proceso seguido, la evaluación realizada y los resultados de la evaluación para cada tramo fronterizo.

La ANS frontera adjuntará a su dictamen la lista de normas nacionales que deberá respetar el solicitante del CSU.

4.4 Renovación y/o modificación del CSU.

En caso de solicitudes de renovación y/o modificación de un CSU, los principios establecidos en los párrafos anteriores relacionados con los métodos de cooperación para nuevos CSU entre las ANS continuarán siendo los mismos.

4.5 Decisión de rechazar la entrega del CSU.

Si la ANS «organismo de certificación de seguridad» prevé una decisión de denegación de emisión del CSU o una decisión que incluya restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS frontera, informará de ello a esta última lo antes posible.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS «organismo de certificación de seguridad» a denegar la entrega del CSU o a entregar el CSU con restricciones, se informará oficialmente a la ANS frontera de la decisión final.

4.6 Decisión de dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza del CSU.

Si la ANS frontera prevé un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS «organismo de certificación de seguridad», informará de ello a esta última lo antes posible, motivando su decisión.

Si la ANS frontera ha tomado su decisión de emitir un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS «organismo de certificación de seguridad», informará de ello, motivando su decisión, a esta última lo antes posible antes de la fecha acordada para emitir su dictamen.

En este caso, el CSU emitido por la ANS «organismo de certificación de seguridad» comportará obligatoriamente una restricción que excluirá la(s) sección(ones) fronteriza(s) solicitada(s).

4.7 Decisión de dictamen positivo sobre la sección fronteriza solicitada.

Si la ANS frontera emite un dictamen favorable sobre el componente de sección fronteriza, formalizará un dictamen y enviará una copia de este por correo electrónico a

la ANS «organismo de certificación de seguridad» a más tardar siete días antes del plazo final para la emisión del CSU, salvo acuerdo entre las partes.

4.8 Otorgamiento del CSU.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS «organismo de certificación de seguridad» a aceptar el otorgamiento del CSU, se informará a la ANS fronteriza a más tardar cinco días después de la emisión del CSU.

4.9 Ausencia de dictamen de la ANS fronteriza.

A menos que las partes lo acuerden expresamente, no podrá otorgarse un CSU para autorizar a una EF para que circule hasta una o más estaciones fronterizas si la ANS fronteriza no ha emitido dictamen sobre dicha circulación.

De lo contrario, la ANS fronteriza no reconocerá como válido el CSU que autorice la circulación hasta una o varias estaciones fronterizas.

En caso de que sea imposible, por una razón objetiva, que la ANS fronteriza emita su dictamen dentro de los plazos establecidos, las dos ANS celebrarán consultas para estudiar la solución que pueda implementarse para limitar las molestias causadas al solicitante.

4.10 Retirada o suspensión del CSU por parte de la ANS «organismo de certificación de seguridad».

Si la ANS «organismo de certificación de seguridad» prevé retirar o suspender un CSU que cubra una o más estaciones fronterizas, informará oficialmente de ello a la ANS fronteriza.

4.11 Coordinación en caso de litigio.

En caso de litigio a iniciativa del solicitante o de un tercero contra la ANS «organismo de certificación de seguridad», la ANS fronteriza se coordinará con la ANS «organismo de certificación de seguridad».

ANEXO IV

Autorización de seguridad

1. Objeto

Conforme al marco legal establecido en el acuerdo, el administrador de infraestructuras (AI) de la Sección Internacional de la Línea Figueres-Perpiñán debe obtener de las partes las autorizaciones de seguridad para los tramos español y francés de la Sección Internacional. Las solicitudes de las autorizaciones de seguridad requeridas serán examinadas y aprobadas por las partes simultáneamente y sobre la base de requisitos comunes. También se deberá respetar la necesidad de que el AI implemente un solo sistema de gestión de seguridad (SGS) para toda su operación. El objeto de este anexo es detallar los acuerdos de cooperación común para la emisión de las autorizaciones de seguridad en estas circunstancias.

2. Ámbito de aplicación

El presente anexo se aplicará a cualquier nueva solicitud, modificación o renovación de autorización de seguridad para la gestión y explotación de la infraestructura de la Sección Internacional.

3. Evaluación del cumplimiento de las normas aplicables a la Sección Internacional

3.1 Principios.

Para la instrucción de las solicitudes de autorización, se enviarán a las partes documentos que describan:

- El sistema de gestión de seguridad del AI.
- Las medidas adoptadas por el AI para cumplir con los requisitos específicos necesarios para la seguridad del diseño, el mantenimiento y la explotación de la Sección Internacional.
- La capacidad del AI para asumir la responsabilidad sobre la seguridad operacional.

Las partes acuerdan establecer un enfoque de evaluación conjunta relativo a la implementación de requisitos similares aplicables en los respectivos tramos nacionales de la Sección Internacional. Cuando los requisitos no sean similares, sino que reflejen únicamente requisitos nacionales, las partes deberán implementar los medios y soluciones necesarias para llegar a una decisión común.

Las partes acuerdan en particular tener en cuenta la necesidad de que el AI cumpla con los requisitos más restrictivos cuando exista una diferencia en el nivel de exigencia para requisitos de la misma naturaleza.

Las partes acuerdan adoptar las disposiciones necesarias para consultarse sistemáticamente sobre cada solicitud de autorización, con el fin de llegar a decisiones concordantes que tengan un efecto legal y práctico armonizado.

Las partes se asegurarán de que el solicitante adopte las medidas necesarias para que la documentación relativa a la autorización o autorizaciones sea aportada en español y francés.

Para la comunicación y la cooperación entre las partes, el idioma utilizado se determinará de mutuo acuerdo.

Se podrá contemplar el uso de intérpretes en caso necesario para facilitar una comunicación clara e inequívoca.

3.2 Requisitos documentales comunes.

La solicitud de autorización de seguridad deberá incluir la documentación relativa al sistema de gestión de la seguridad (SGS) y, cuando esta información sea insuficiente, cualquier otro documento justificativo que demuestre que las medidas específicas adoptadas por el AI son adecuadas.

Como mínimo, se deberán tener en cuenta los siguientes documentos:

- El sistema de gestión de la seguridad y sus anexos;
- Un documento que describa las revisiones realizadas en la documentación del SGS desde la última emisión, modificación o renovación de la autorización de seguridad;
- Un documento que establezca la concordancia entre el SGS y las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/762 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad;
- Documentos de apoyo que describan el análisis global de los riesgos del sistema para la Sección Internacional;
- Una lista del resto de documentos de aplicación para demostrar la capacidad del AI para asumir la responsabilidad de la seguridad operacional;
- Un documento que describa el examen de las cuestiones que quedan abiertas después de la supervisión.

Las partes se consultarán sin demora si una de ellas considera necesario completar o modificar esta lista. Las modificaciones se comunicarán al AI lo antes posible.

4. Etapas del procedimiento de solicitud conjunta

4.1 Principios.

Salvo que las partes acuerden que es necesario u oportuno actuar de otra manera, la comunicación con el AI sobre una solicitud de autorización de seguridad, así como sobre la evaluación y resolución de la solicitud, se realizarán conjuntamente.

Por razones de eficiencia, puede ser necesario que una u otra de las partes se comunique directamente con el solicitante, le pida que facilite los documentos necesarios, le envíe directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc. En este caso, se enviará copia de cualquier comunicación a la otra parte o se la invitará a participar en las discusiones (reuniones, videoconferencias, llamadas telefónicas).

Las partes se mantendrán informadas mutuamente de los avances en la tramitación de las solicitudes de autorización.

4.2 Consulta previa.

Si el solicitante realiza una consulta previa, fase opcional anterior a la solicitud de autorización de seguridad, las partes coordinarán su respuesta a los efectos de comunicarse conjuntamente con el AI.

Si la solicitud no se dirige simultáneamente a ambas partes, la parte a la que se dirija la solicitud en primer lugar informará a la otra lo antes posible y, a más tardar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud de consulta previa.

Si una de las partes así lo solicita, se organizará una reunión de lanzamiento, o cualquier otra reunión necesaria, lo antes posible y en presencia de ambas partes y, en caso necesario, del AI.

4.3 Recepción de la solicitud de autorización.

Al recibirse una solicitud de autorización de seguridad por parte del AI, la parte receptora deberá verificar, en el plazo máximo de cinco días hábiles, si se ha presentado la solicitud correspondiente a la otra parte.

Dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de las solicitudes, o de la primera solicitud si no se presentan simultáneamente, las personas de contacto designadas por las partes se consultarán para establecer el calendario de la evaluación conjunta.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial, o cualquier otra reunión necesaria, en presencia de ambas partes y, en caso necesario, del AI.

Cuando las partes hayan recibido toda la información contemplada en el punto 3.2 y esta sea inteligible, esté claramente presentada y sea pertinente, las partes se comunicarán entre sí lo antes posible para poder notificar conjuntamente al solicitante, dentro del plazo reglamentario, sobre el carácter completo o incompleto de su expediente.

4.4 Evaluación detallada de la solicitud.

A petición de cualquiera de las partes, se organizará una reunión de coordinación entre ellas, así como cualquier otra reunión necesaria para evaluar las solicitudes y hacer un balance sobre el avance de los trabajos.

Si la solicitud no presenta ninguna dificultad particular, las comunicaciones entre las partes sobre la evaluación del expediente se podrán realizar por correo electrónico y/o por teléfono.

Para facilitar un enfoque conjunto para la identificación, clasificación, cierre y seguimiento posterior a la autorización de los problemas identificados durante la evaluación, se podrá elaborar y utilizar una tabla de comentarios.

La conclusión de la evaluación se facilitará a los responsables de adoptar la decisión mediante un documento que refleje una opinión conjunta, a más tardar cinco días hábiles antes de la fecha acordada para resolver las solicitudes. Si una parte considera probable

que no pueda emitir un dictamen favorable en el tiempo requerido, deberá informar a la otra parte sin demora antes de la fecha prevista para la emisión del dictamen. En este caso, se aplicarán las disposiciones del apartado 4.6.

Sin perjuicio de lo anterior, durante todo el proceso de evaluación, las partes se alertarán, a la mayor brevedad posible, en caso de que surjan dificultades en la evaluación que puedan afectar a los plazos de instrucción del expediente o del dictamen de la otra parte.

4.5 Renovación y/o modificación de la autorización.

Las partes se consultarán entre sí de inmediato si tienen conocimiento de cualquier modificación efectiva o futura en la organización del AI o en su SGS que pueda afectar a su autorización o autorizaciones de seguridad. Las partes decidirán conjuntamente si, como consecuencia de ello, se requieren modificaciones en la autorización de seguridad, informado de ello al AI.

En caso de un cambio en el marco legal, las partes se consultarán entre sí antes de solicitar al AI que presente una solicitud de modificación de su autorización o autorizaciones de seguridad.

En caso de solicitud de renovación o modificación de la autorización o autorizaciones de seguridad, las partes decidirán conjuntamente sobre los elementos a evaluar, en particular:

- los cambios significativos propuestos o realizados en el SGS desde que se emitió la última autorización;
- un análisis de los riesgos vinculados a las modificaciones realizadas;
- los problemas derivados de la supervisión del AI; y/o
- los cambios significativos derivados de modificaciones en el marco legal.

4.6 Decisión negativa o con restricciones sobre la solicitud.

Si una de las partes contempla la posibilidad de una decisión negativa sobre la solicitud de autorización o de una decisión que contenga restricciones que afecten a la autorización prevista por la otra parte, informará a ésta lo antes posible antes de la fecha acordada para resolver sobre las autorizaciones.

Si la otra parte tiene la intención de emitir una decisión positiva o una decisión que contenga restricciones diferentes, las partes se consultarán sin demora con el objetivo de encontrar una solución conjunta, mutuamente aceptable.

Si en conclusión una de las partes sigue considerando que su decisión sobre la autorización será negativa o con restricciones, deberá informar oficialmente de su decisión final a la otra parte y al AI.

4.7 Falta de dictamen o decisión.

Si una de las partes no puede aportar su dictamen o su decisión dentro del plazo establecido, las partes se consultarán con objeto de encontrar una solución conjunta mutuamente aceptable, con el objetivo de evitar perjuicios al AI o la interrupción del servicio a través de la Sección Internacional.

4.8 Decisión de emitir la autorización.

Si la conclusión de la evaluación lleva a las partes a acordar emitir las autorizaciones de seguridad, las partes procederán a emitir las autorizaciones, en la medida de lo posible, el mismo día y con las mismas fechas de entrada en vigor y de vencimiento.

Las autorizaciones se notificarán a la otra parte y al AI sin demora y a más tardar cinco días después de su emisión.

4.9 Revocación, restricción o suspensión de autorización.

Si una de las partes tiene previsto revocar, restringir o suspender su autorización, informará oficialmente a la otra parte de esta posibilidad, motivando su posición lo antes posible y, salvo caso de urgencia, antes de adoptar su decisión.

Si la otra parte no tiene la misma postura, las partes se consultarán sin demora con el objetivo de encontrar una solución conjunta mutuamente aceptable.

5. Coordinación en caso de litigios

En caso de litigio o recurso iniciado por el solicitante o un tercero contra alguna de las partes, las partes se prestarán recíprocamente toda la asistencia necesaria.

ANEXO V

Supervisión

1. Objeto

El Reglamento (UE) 2018/761 establece métodos comunes de seguridad, según lo previsto en el artículo 6 de la Directiva (UE) 2016/798, a efectos de la supervisión por parte de las ANS de las actividades de gestión de la seguridad de las EF tras la emisión del certificado de seguridad único (CSU), así como de los AI que administran las infraestructuras transfronterizas tras la emisión de las autorizaciones de seguridad.

El Reglamento especifica, especialmente en su artículo 8, la necesidad de coordinación entre las ANS.

Además, el Reglamento 2018/763 mencionado especifica en su artículo 11.3 los métodos de intercambio de información sobre las evaluaciones de las EF antes de decidir sobre la emisión de un certificado de seguridad único.

El presente anexo detalla las modalidades prácticas de cooperación para la supervisión de las EF y de los AI.

2. Principios generales

2.1 Correspondencia de la terminología.

Para permitir una buena comprensión mutua y conocer los diversos métodos de supervisión, las partes establecerán una tabla de correspondencia de los términos que designan los tipos de actividades de supervisión. Esta tabla proporcionará una descripción de cada tipo de supervisión llevada a cabo por las ANS.

2.2 Intercambio de información.

Las partes acuerdan definir, en función de la EF o del AI afectado por la supervisión, así como en función del tráfico en la red, la información que intercambiarán y los métodos prácticos de intercambio que contribuirán al intercambio correcto y eficaz de información.

Esta información puede proceder, en particular, de los siguientes elementos:

- Plan(es) de supervisión de las EF y los AI comunes.
- Sucesos de seguridad (accidentes, incidentes, precursores, etc.) pertinentes para las EF y los AI comunes.
- Riesgos identificados a partir de la actividad de supervisión.
- Evaluaciones del grado de rendimiento de las EF y los AI comunes.
- Experiencia adquirida sobre los métodos utilizados para la supervisión.
- Dificultades para aplicar la normativa europea y nacional en materia de supervisión.

2.3 Definición de principios y procedimientos comunes.

Entre un Estado miembro y otro, los diferentes enfoques, tanto en lo relativo al marco referencial aplicado como en cuanto al proceso de control, pueden conducir a procesos formales diferentes en el desarrollo de las actividades de supervisión.

Para facilitar una mejor comprensión de las prácticas de supervisión, las partes acuerdan compartir las definiciones de las principales fases de supervisión y los procedimientos correspondientes.

En caso de un riesgo cierto, las partes definirán las condiciones y las modalidades que les permitirán llevar a cabo conjuntamente las comprobaciones necesarias.

3. Actividades de supervisión

3.1 Calificación de las conclusiones y armonización de las medidas que se tomarán en caso de no conformidades.

La definición de los niveles de calificación de las conclusiones aplicados por las ANS en sus actividades de supervisión es específica de cada Estado miembro. Las partes trabajarán para establecer una herramienta de concordancia para la calificación de las conclusiones y para converger, en la medida de lo posible, hacia una definición común.

Con respecto a las normas europeas comunes, se constituirá un grupo de trabajo, tal y como se define en la parte general de este acuerdo, que debatirá sobre una serie de cuestiones comunes relacionadas con ellas, para comparar visiones e interpretaciones, así como sobre la armonización de las medidas que deberán tomarse en caso de no conformidades.

3.2 Compartición de estrategias y planes de supervisión.

3.2.1 Estrategias.

Las partes se comprometen a compartir sus estrategias de supervisión para mantenerse mutuamente informadas sobre los temas seleccionados en materia de supervisión, así como las prioridades identificadas por cada ANS para desarrollar su programa de supervisión. Este enfoque debe permitir establecer puntos de interés común, coordinar de la mejor manera posible las actividades de supervisión y establecer métodos o técnicas comunes para los fines de las actividades que ellas hayan decidido conjuntamente. Las partes se comunicarán sus respectivas estrategias de supervisión.

3.2.2 Planes de supervisión.

El ciclo de implementación del plan de supervisión dependerá de la normativa nacional y, por lo tanto, puede diferir de un Estado miembro a otro. Las ANS se comprometen a compartir sus respectivos planes de supervisión con respecto a las EF y los AI comunes, a fin de implementar una gestión coordinada de sus operaciones de supervisión.

Los planes de supervisión (incluidos, en particular, el calendario de las acciones de supervisión y sus objetivos) se compartirán en una reunión específica para verificar si los objetivos de supervisión conjuntos con respecto a las EF y los AI comunes resultan apropiados y, así, evitar la programación de operaciones de supervisión simultáneas y/o superfluas sobre una misma entidad.

Estas disposiciones no serán obstáculo para la realización en cualquier momento por parte de una ANS, en el marco de sus propias competencias, de una acción de supervisión complementaria que se considere necesaria para una EF o un AI común.

3.3 Colaboración entre ANS.

Para el correcto desempeño de las actividades de supervisión conjunta, las partes acuerdan colaborar:

– Bien compartiendo experiencias: durante una actividad de supervisión llevada a cabo por una de las ANS firmantes, un supervisor dependiente de la otra ANS podrá ser invitado como observador para identificar eventuales buenas prácticas y transponerlas, si procede, al proceso de supervisión de la ANS de la que depende.

– O bien mediante una acción de supervisión común: consistente en la participación de un inspector de una de las ANS firmantes en una acción de supervisión realizada por la otra ANS firmante, durante la cual se aplicarán los procedimientos de la ANS territorialmente competente.

Las partes se comprometen a limitar el control al ámbito de la seguridad operacional ferroviaria, tal como se define en la Directiva 2016/798 mencionada anteriormente.

4. Designación de la ANS líder

De acuerdo con el artículo 8 del citado Reglamento 2018/761, una vez emitida la autorización de seguridad (para los AI transfronterizos) o el certificado de seguridad único (para EF que operen en más de un Estado miembro), en su caso, las partes decidirán rápidamente cuál de ellas asumirá la función de líder en la coordinación de la supervisión de la correcta aplicación y eficacia del sistema de gestión de la seguridad de este operador, sin perjuicio de las obligaciones de las partes.

La función de líder no significará que la responsabilidad de la supervisión de estas EF o AI recaiga en la parte seleccionada. Cada parte seguirá siendo responsable de las actividades de supervisión en su respectivo Estado miembro.

Para seleccionar a la parte líder, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- La ANS del Estado miembro donde esté registrada la EF o el AI.
- El volumen de operaciones en cada Estado miembro (trenes-kilómetro).
- El tamaño de la organización (número de empleados) en cada Estado miembro.

Para el acuerdo de la seguridad del administrador de la infraestructura transfronteriza, esta función de liderazgo se desempeña alternativamente por las ANS española y francesa y por un período de un año correspondiente a un año natural.

5. Cuestiones pendientes y residuales

Los planes de acción en respuesta a las cuestiones pendientes y residuales notificadas durante la instrucción de un expediente de autorización o certificado serán susceptibles de ser objeto de seguimiento.

Este seguimiento podrá ser realizado en su totalidad por la ANS líder o podrá distribuirse entre las dos ANS, en particular teniendo en cuenta las eventuales especificidades nacionales.

Cada ANS se compromete a informar sobre las distintas cuestiones residuales que conciernen a las EF comunes para llevar a cabo un posible reparto de su seguimiento.

Y en prueba de conformidad, suscriben el presente acuerdo.–El Director General del Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, Laurent Cébulski.–El Director de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Pedro M.^a Lekuona García.

El presente acuerdo se firmó el 26 de abril de 2022.

El presente Acuerdo entró en vigor el 16 de mayo de 2022, veinte días después de su firma, según se establece en su apartado 7.

Madrid, 14 de junio de 2022.–La Secretaria General Técnica, Rosa Velázquez Álvarez.