



Volet technique du 4^{ème} paquet ferroviaire

**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)**

**Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil
du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte)**

Exposé des motifs

a) Considérations générales

Évolution récente des politiques de l'UE dans le domaine ferroviaire

Dans son Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», adopté le 28 mars 2011 (le «Livre blanc 2011»), la Commission a fait part de sa vision pour l'établissement d'un espace européen unique des transports et a indiqué que cet objectif passe par la création d'un marché intérieur des transports ferroviaires dans lequel les entreprises ferroviaires européennes peuvent fournir leurs services sans entraves techniques et administratives inutiles.

En outre, dans ses conclusions de janvier 2012, le Conseil européen souligne qu'il importe d'exploiter le potentiel de création d'emploi du marché unique complètement intégré, y compris en ce qui concerne les industries de réseau. De plus, dans sa communication intitulée « Agir pour la croissance, la stabilité et l'emploi » adoptée le 30 mai 2012, la Commission indique combien il importe de réduire encore la charge réglementaire et les barrières à l'entrée dans le secteur du transport ferroviaire, et formule à cet effet des recommandations spécifiques par pays. Dans la même logique, la Commission a adopté le 6 juin 2012 une communication sur « Une meilleure gouvernance pour le marché unique », qui met également l'accent sur l'importance du secteur des transports.



Au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'UE a été profondément modifié par l'introduction progressive de trois paquets législatifs sur les chemins de fer (et d'actes les accompagnant) destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité des chemins de fer au niveau de l'UE, tout en conservant des niveaux élevés de sécurité. Cependant, malgré l'enrichissement considérable de l'acquis de l'UE établissant un marché intérieur des services de transport ferroviaire, la part modale du rail dans le transport à l'intérieur de l'UE demeure modeste. C'est la raison pour laquelle la Commission avait proposé un quatrième paquet ferroviaire afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en éliminant les obstacles qui subsistent à l'entrée sur le marché. Le « volet technique » du quatrième paquet vise à éliminer les barrières administratives et techniques existantes, notamment en mettant sur pied une approche commune en matière de règles de sécurité et d'interopérabilité afin d'augmenter les économies d'échelle pour les entreprises ferroviaires actives dans l'Union européenne, en diminuant les coûts administratifs, en accélérant les procédures administratives et en évitant les discriminations déguisées.

Cadre juridique pour l'interopérabilité

En vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (articles 170 et 171), l'Union doit contribuer à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs du transport. Pour atteindre ces objectifs, elle doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de la normalisation technique.

Les premières mesures prises dans le secteur ferroviaire étaient la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, toutes deux modifiées par la directive 2004/50/CE. Ces directives ont été refondues dans la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, actuellement en vigueur telle que modifiée par la directive 2009/131/CE et la directive 2011/18/UE.

Plusieurs leçons ont été tirées des travaux de développement des spécifications techniques d'interopérabilité, ci-après « STI », de l'application des directives sur l'interopérabilité à certains projets, des travaux du comité établi en vertu de l'article 29 de la directive 2008/57/CE et du retour d'information des parties intéressées.



En outre, le contexte législatif concernant la mise sur le marché de produits a évolué ces dernières années, de sorte que la législation sur l'interopérabilité nécessite une mise à jour.

En conséquence, un certain nombre de modifications à la directive 2008/57/CE ont été apportées, que l'on peut regrouper en quatre catégories distinctes:

- nouvelles dispositions: plusieurs nouvelles définitions, le concept d'autorisation pour la mise sur le marché d'un véhicule et quelques dispositions sur les registres;
- clarification des dispositions existantes: champ d'application de la directive, application des STI aux systèmes existants, dérogations aux STI, insuffisances des STI et applicabilité des règles nationales;
- mises à jour dues à l'évolution du cadre législatif: dispositions concernant l'évaluation de la conformité et les organismes d'évaluation de la conformité, références aux procédures de comitologie et aux actes délégués;
- modifications rédactionnelles: consolidation des modifications précédentes du texte de la directive, renumérotation des articles et des annexes, références à d'autres volets du quatrième paquet ferroviaire et reformulation ciblée de quelques phrases afin d'éviter les ambiguïtés de traduction.

Cadre juridique pour la sécurité ferroviaire

Afin de poursuivre les efforts visant à créer un marché unique des services de transport ferroviaire, il est nécessaire d'établir un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire. Jusqu'à présent, les États membres ont mis au point leurs règles et normes de sécurité en fonction de critères nationaux principalement, sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux. En outre, en raison de différences entre les principes, les approches et les cultures, il est difficile de surmonter les entraves techniques et d'établir des services de transport internationaux.

La directive 91/440/CEE, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ont constitué les premières étapes de la réglementation du marché européen du transport ferroviaire, en ouvrant le marché des services internationaux de transport ferroviaire de marchandises.



Toutefois, les dispositions sur la sécurité se sont révélées insuffisantes et les différences d'exigences de sécurité entre les États membres n'ont pas permis un fonctionnement optimal du transport ferroviaire dans l'UE.

La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ont représenté une grande avancée vers l'établissement d'un cadre réglementaire commun pour la sécurité ferroviaire. La directive a établi un cadre harmonisant le contenu des règles de sécurité, la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires, les tâches et le rôle des autorités de sécurité et les enquêtes sur les accidents, pour décourager les États membres de continuer à fixer en fonction de critères nationaux leurs règles et normes de sécurité, sur la base de concepts techniques et opérationnels nationaux.

L'article 10, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE prévoit qu'« avant le 30 avril 2009, l'Agence évalue l'évolution de la certification en matière de sécurité et soumet à la Commission un rapport assorti de recommandations pour une stratégie de migration vers un certificat de sécurité communautaire unique», en remplacement du système actuel en deux parties [a) et b)]. La création et la mise en œuvre d'un certificat de sécurité unique de l'UE ont toujours constitué un objectif à long terme. La question n'a jamais porté sur l'opportunité de son introduction, mais sur la date de celle-ci.

Dans son rapport intermédiaire de 2009, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après l'« Agence ») a expliqué qu'il était trop tôt pour formuler une recommandation et que des informations complémentaires étaient nécessaires pour lancer un débat éclairé. L'Agence a soumis un rapport en juillet 2012 avec une recommandation de stratégie pour la migration.

Se fondant sur la recommandation de l'Agence, la Commission a considéré que le cadre réglementaire actuel est suffisamment abouti pour permettre la migration progressive vers un « certificat de sécurité unique ». Dans cet objectif, le rôle des autorités nationales de sécurité a été révisé et le partage des responsabilités entre celles-ci et l'Agence a été réorganisé. La révision de la directive sur la sécurité ferroviaire a permis d'adapter le texte pour prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire, qui a vu apparaître de nouveaux acteurs professionnels ou entités.



Les leçons tirées d'accidents ferroviaires graves ont montré que ces acteurs peuvent exercer des responsabilités importantes en matière de sécurité. Par le passé, les entreprises ferroviaires verticalement intégrées étaient en mesure de contrôler en interne la qualité de tous les processus, tels que l'entretien du matériel roulant ou les opérations de chargement. La tendance actuelle d'externaliser des activités ou des services fait apparaître de nouveaux acteurs soumis à une pression économique et financière croissante, en parallèle avec une réduction du contrôle interne. Cette tendance peut entraîner des répercussions sur la sécurité, à moins d'établir une nouvelle forme de contrôle au moyen d'arrangements contractuels ou autres garantissant la pleine mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques par tous les acteurs concernés.

Les autres modifications du texte portent sur les points suivants:

- clarification des dispositions existantes et nouvelles définitions: destinées à renforcer la cohérence avec des dispositions similaires utilisées dans la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein l'Union européenne (ci-après la «directive sur l'interopérabilité»);
- mises à jour dues à l'évolution du cadre législatif: dispositions concernant les règles nationales, références aux procédures de comitologie et aux actes délégués;
- modifications rédactionnelles: consolidation des modifications précédentes du texte de la directive, renumérotation des articles et des annexes, suppression des dispositions obsolètes et ajout de références à l'autre volet du quatrième paquet ferroviaire.

Refonte de la législation luxembourgeoise ferroviaire

Suivant la politique du législateur européen, il s'agit de créer un espace unique ferroviaire sans obstacles. Pour ce faire, les textes législatifs et réglementaires européens se sont multipliés. Etant donné que, pour la plupart des textes européens, il s'agissait de directives, ces dernières ont modifié les lois et règlements nationaux à plusieurs reprises.

Ces modifications multiples tant de la politique européenne en la matière, que des lois et règlements en la matière, ont rendu la législation ferroviaire luxembourgeoise difficilement lisible.

Afin de respecter le souhait politique d'avoir une meilleure lisibilité et une meilleure sécurité juridique en la matière, les auteurs de l'avant-projet de loi en question ont effectué une refonte de la législation ferroviaire luxembourgeoise en fusionnant et en adaptant les textes y relatifs.



Dans une première phase, les textes concernés par la refonte sont ceux qui, à l'origine, ont été modifiés dans le cadre de la transposition du pilier politique du 4^e paquet ferroviaire, à savoir la directive 2016/2370. Il s'agit de :

- la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation ;
- la loi modifiée du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire ;

- le règlement grand-ducal modifié du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaire ; et
- le règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 sur les modalités d'accès à l'infrastructure et leur tarification.

Dans cette deuxième phase suivent maintenant les textes concernés par la transposition du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire susmentionné :

- la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- le règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire ; et
- le règlement grand-ducal du 16 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

L'avant-projet en question comprend les Titres I à V suivants :

- Titre I - Généralités ;
- Titre II - Interopérabilité ferroviaire ;
- Titre III - Sécurité ferroviaire ;
- Titre IV - Certification des conducteurs de train ;
- Titre V - Dispositions transitoires et finales.



b) Commentaire des articles

ad article 1^{er}

L'article en question vise le champ d'application de la loi sous rubrique.

ad article 2

L'article en question regroupe les définitions de la transposition des directives 2016/797/UE, 2016/798/UE et 2007/59/CE.

ad article 3

L'article en question vise le fonctionnement de l'Administration des chemins de fer ainsi que ses missions. Il reprend en partie l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009.

ad article 4

L'article en question vise la possibilité d'avoir recours sous certaines conditions à du personnel qualifié. Il reprend en partie l'article 6 de la loi modifiée du 22 juillet 2009.

ad article 5

L'article en question vise le personnel de l'Administration des chemins de fer. Cet article reprend en partie les articles 9 et 10 de la loi modifiée du 22 juillet 2009.

ad article 6

L'article en question prévoit l'objet du chapitre sous rubrique, à savoir les conditions et procédures nécessaires à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union.

ad article 7

L'article en question le système ferroviaire de l'Union.

ad article 8

L'article en question concerne le contenu des Spécifications Techniques d'Interopérabilité, ci-après STI.

ad article 9

L'article en question vise la non-application d'une STI.



ad article 10

L'article en question prévoit les conditions de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

ad article 11

L'article en question prévoit la conformité ou aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

ad article 12

L'article en question prévoit la procédure relative à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

ad article 13

L'article en question prévoit la non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles.

ad article 14

L'article en question vise la libre circulation des sous-systèmes.

ad article 15

L'article en question vise la conformité des dispositions nationales avec les STI.

ad article 16

L'article en question vise la notification des règles nationales.

ad article 17

L'article en question la procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification.

ad article 18

L'article en question vise la non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles.

ad article 19

L'article en question prévoit la présomption de conformité des constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou à des parties de celles-ci.



ad article 20

L'article en question prévoit la procédure d'autorisation de mise en service des installations fixes, autorisation délivrée par l'Administration.

ad article 21

L'article en question prévoit la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS dans l'Union qui est assurée par l'Agence.

ad article 22

L'article en question prévoit les conditions de la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles.

ad article 23

L'article en question prévoit la procédure d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

ad article 24

L'article en question prévoit la procédure d'enregistrement des véhicules munis d'une autorisation de mise sur le marché au registre des véhicules.

ad article 25

L'article en question prévoit les vérifications préalables à l'utilisation des véhicules munis d'une autorisation, vérifications opérées par l'entreprise ferroviaire.

ad article 26

L'article en question prévoit la procédure d'autorisation par type de véhicule, mission dévolue selon le cas soit à l'Agence soit à l'Administration.

ad article 27

L'article en question prévoit la conformité des véhicules à un type de véhicule autorisé.

ad article 28

L'article en question prévoit la non-conformité de véhicules ou de type de véhicule avec les exigences essentielles.



ad article 29

L'article en question prévoit la nomination des autorités notifiantes par le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie et ses missions.

ad article 30

L'article en question prévoit les conditions que doivent remplir les autorités notifiantes en vue de leur création et dans le cadre de leur fonctionnement.

ad article 31

L'article en question vise l'information par le Ministre ayant dans ses attributions l'Économie des procédures d'évaluation, de notification et de contrôle des organismes d'évaluation de la conformité et de toute modification apportée à ces procédures.

ad article 32

L'article en question vise les organismes d'évaluation de la conformité, leur formation ainsi que leur fonctionnement.

ad article 33

L'article en question vise les conditions de de l'impartialité des organismes d'évaluation de la conformité.

ad article 34

L'article en question vise le personnel des organismes d'évaluation de la conformité ainsi que leur rémunération.

ad article 35

L'article en question établit la présomption de conformité des organismes d'évaluation de la conformité.

ad article 36

L'article en question organise la sous-traitance des missions des organismes notifiés ainsi que les travaux d'une filiale.



ad article 37

L'article en question prévoit la possibilité pour le demandeur de recourir à un organisme interne accrédité dans le cadre de l'évaluation de la conformité, organisé selon certaines exigences.

ad article 38

L'article en question dispose la demande de notification par l'organisme d'évaluation.

ad article 39

L'article en question prévoit la procédure de notification des organismes d'évaluation.

ad article 40

L'article en question vise l'attribution du numéro d'identification par la Commission européenne ainsi que les listes d'organismes notifiés.

ad article 41

L'article en question prévoit les modifications (restrictions, suspension ou retrait) pouvant être apportées à la notification par l'autorité notifiante.

ad article 42

L'article en question prévoit l'enquête que la Commission européenne peut mener quant à la compétence d'un organisme notifié.

ad article 43

L'article en question vise les obligations opérationnelles des organismes notifiés.

ad article 44

L'article en question établit les obligations d'information des organismes notifiés.

ad article 45

L'article en question prévoit la coordination des organismes notifiés par la Commission européenne.



ad article 46

L'article en question prévoit les exigences et obligations des organismes désignés.

ad article 47

L'article en question vise l'immatriculation des véhicules par l'Administration.

ad article 48

L'article en question prévoit la tenue du registre national de véhicules par l'Administration, ainsi que son contenu.

ad article 49

L'article en question prévoit la tenue du registre des autorisations de mise sur le marché par l'Agence.

ad article 50

L'article en question prévoit la publication du registre de l'infrastructure par le gestionnaire d'infrastructure ainsi que son contenu.

ad article 51

L'article en question reprend l'article 34 du Règlement Grand-Ducal du 1 juin 2010 relatif à l'interopérabilité et vise les langues utilisées.

Il fixe également la langue opérationnelle du réseau.

ad article 52

L'article en question définit l'objet du titre sous rubrique.

ad article 53

L'article en question définit le champ d'application du titre sous rubrique.

ad article 54

L'article en question détermine le rôle des acteurs du secteur ferroviaire.



ad article 55

L'article en question vise la collecte des indicateurs de sécurité communs.

ad article 56

L'article en question vise les règles nationales et l'application des règles notifiées depuis la publication de la directive 2016/798, la limitation de nouvelle règle nationale et l'instruction du projet par les instances utiles.

ad article 57

L'article en question pose le principe d'un système de gestion de la sécurité pour tout gestionnaire d'infrastructure et pour toute entreprise ferroviaire.

ad article 58

L'article en question vise la délivrance d'un certificat de sécurité unique par l'Agence ou, sous certaines conditions, par l'Administration.

ad article 59

L'article en question prévoit la conclusion d'un accord de coopération entre l'Agence et l'Administration.

ad article 60

L'article en question vise l'obligation pour un gestionnaire d'infrastructure de détenir un agrément de sécurité afin de pouvoir exécuter ses missions.

ad article 61

L'article en question vise l'entretien des véhicules par une entité chargée de l'entretien.

ad article 62

L'article en question vise les dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien.

ad article 63

L'article en question vise les activités de surveillance de l'Administration dans le cadre de ses missions dans le domaine de la sécurité.



ad article 64

L'article en question vise les critères de décision.

ad article 65

L'article en question vise la publication du rapport annuel concernant les activités de l'Administration.

ad article 66

L'article en question renvoie vers la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration de Enquêtes Techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques.

ad article 67

L'article en question fixe l'objectif du chapitre sous rubrique.

ad article 68

L'article en question fixe le champ d'application du chapitre sous rubrique.

ad article 69

L'article en question prévoit l'accès aux services de formation.

ad article 70

L'article en question prévoit les conditions pour être conducteur de trains.

ad article 71

L'article en question prévoit les mesures anti fraudes.

ad article 72

L'article en question prévoit la délivrance de la licence et de l'attestation.



ad article 73

L'article en question prévoit la validité territoriale de la licence et de l'attestation.

ad article 74

L'article en question prévoit les exigences minimales pour obtenir une licence et une attestation. Son 2ème alinéa vise la reconnaissance des licences émises par l'autorité compétente d'un autre Etat membre.

ad article 75

L'article en question mentionne l'âge minimal pour la délivrance d'une licence.

ad article 76

L'article en question prévoit les exigences de base pour accéder à la formation de conducteur de train.

ad article 77

L'article en question vise les connaissances linguistiques.

ad article 78

L'article en question vise les qualifications professionnelles.

ad article 79

L'article en question vise l'obtention de la licence.

ad article 80

L'article en question vise l'obtention de l'attestation.

ad article 81

L'article en question vise les vérifications périodiques pour le maintien de la validité de la licence.

ad article 82

L'article en question vise les vérifications périodiques pour le maintien de la validité de l'attestation.



ad article 83

L'article en question prévoit les garanties de confidentialité et de non-discrimination des vérifications périodiques pour le maintien de la validité de la licence et de l'attestation.

ad article 84

L'article en question prévoit les modalités en cas de manquement ou de résultat négatif à un contrôle périodique.

ad article 85

L'article en question prévoit les modalités en cas de cessation d'emploi.

ad article 86

L'article en question vise le système de suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

ad article 87

L'article en question prévoit les tâches de l'Administration dans le cadre du chapitre sous rubrique.

ad article 88

L'article en question prévoit l'accréditation et reconnaissance des personnes et organismes dans le cadre de chapitre sous rubrique.

ad article 89

L'article en question vise les décisions de l'Administration et le règlement des différends.

ad article 90

L'article en question vise les modalités des registres de licences et des attestations.

ad article 91

L'article en question vise la formation des conducteurs.



ad article 92

L'article en question prévoit le remboursement du coût de la formation payée par l'entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure en cas de démission du conducteur.

ad article 93

L'article en question vise la procédure d'examens.

ad article 94

L'article en question vise le contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité.

ad article 95

L'article en question prévoit l'évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations.

ad article 96

L'article en question prévoit les contrôles par l'Administration.

ad article 97

L'article en question prévoit la possibilité pour un centre de formation d'organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

ad article 98

L'article en question prévoit la possibilité pour un examinateur d'organiser examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

ad article 99

L'article en question vise les pratiques et procédures pour la reconnaissance des centres de formation offrant une formation professionnelle aux conducteurs de train et aux candidats conducteurs de train et pour la reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les candidats conducteurs de train.



ad article 100

L'article en question vise les modalités d'une demande de reconnaissance d'un centre de formation par l'Administration.

ad article 101

L'article en question vise les modalités de la délivrance de la déclaration de reconnaissance d'un centre de formation par l'Administration.

ad article 102

L'article en question vise les modalités de la validité, modification et renouvellement de la déclaration de reconnaissance d'un centre de formation.

ad article 103

L'article en question vise les informations sur les centres de formation dans le registre prévu à cet effet.

ad article 104

L'article en question vise les contrôles effectués par l'Administration.

ad article 105

L'article en question vise les modalités de la suspension et du retrait de la reconnaissance d'un centre de formation.

ad article 106

L'article en question vise la reconnaissance pour les centres de formation offrant des formations en langue.

ad article 107

L'article en question vise les modalités d'une demande de reconnaissance d'un examinateur par l'Administration.

ad article 108

L'article en question prévoit les modalités de la déclaration de reconnaissance de l'examineur.



ad article 109

L'article en question vise les modalités de la validité, modification et renouvellement de la déclaration de reconnaissance d'un examinateur.

ad article 110

L'article en question vise les informations sur l'examineur dans le registre prévu à cet effet.

ad article 111

L'article en question prévoit les contrôles effectués par l'Administration.

ad article 112

L'article en question prévoit les modalités de la suspension et du retrait de la reconnaissance d'un examinateur.

ad article 113

L'article en question prévoit la reconnaissance pour les examinateurs chargés d'évaluer les compétences linguistiques.

ad article 114

L'article en question prévoit vise le règlement du déroulement de l'examen.

ad article 115

L'article en question prévoit les contrôles des examens effectués par l'Administration.

ad Article 116 à 123

Les articles 116 à 123 prévoient les dispositions transitoires et abrogatoires en l'espèce.

