

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

**Secretariat
Office of Rail Regulation
1 Kemble Street
LONDON WC2B 4AN
Direct line: 020 7282 3926
Facsimile: 020 7282 2041**

**M.E.D.D.E.
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche
Arche Sud
92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX
Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

1 July 2014

Jacques Gounon
Chairman
Groupe Eurotunnel SA
UK Terminal
Ashford Road
Folkestone
KENT
CT18 8XX

Ref: 14/15/07

REQUIREMENT FOR SECOND TRAIN DRIVER ON PASSENGER TRAINS

Thank you for your letter of 6 June 2014 commenting on the decision of the Intergovernmental Commission of 16 April 2014 to modify the current rule relating to the driving competence of the second train manager (TM2) on board passenger trains. As I sought to explain in my letter of 3rd June, the IGC reached this decision following a detailed analysis of the issues. The decision took full account of the responses to the consultation in relation to this rule: the IGC ensured that the Channel Tunnel Safety Authority reviewed and responded to the various arguments that were presented. IGC noted the concerns Eurotunnel raised in its consultation response and it considers that these have been adequately addressed.

I note your concern that 'it cannot be indisputably guaranteed that, in an actual incident situation in the Tunnel, changing ends would take place in the timescale and safe conditions expected'. No procedure, however often demonstrated, can actually guarantee the intended outcome – and indeed problems have been experienced in seeking to ensure that the existing procedure works properly in all circumstances. The IGC is responsible for ensuring a proportionate and risk-based approach to its identification of the unified safety rules for the Channel Tunnel. We therefore consider that that it is more appropriate to have a clear outcome-based requirement, that is dependent on good training and regular testing of emergency response procedures. Checking these aspects forms part of IGC's supervisory programme, both of Eurotunnel and of the railway undertakings operating through the Channel Tunnel.

Furthermore, the IGC does not accept the assertion that the new procedure 'does not allow a level of safety globally at least equivalent to the current level to be maintained'. While the existing procedure provided an acceptable means of compliance, the IGC believes that there are benefits from adopting a different approach. These benefits will come from having clarity of responsibility for driving the train, and having a fully trained and experienced driver in control of the train in all circumstances. Having a second train manager available to communicate directly with passengers is also beneficial – an issue that you may recall was identified in the recommendations of the Garnett/Gressier report (see preamble to

Recommendation 12). Further, you will have noted the requirement that railway undertakings and the infrastructure manager shall take all necessary measures, in cooperation, to ensure that resilient communication between the train crew and the RCC can be guaranteed without interruption during the changing of ends. IGC considers that this new rule contributes to the overall level of safety in relation to the Channel Tunnel.

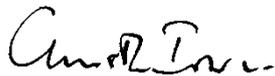
In the event of an incident occurring in the Tunnel, in accordance with its duties as infrastructure manager, it is absolutely clear that Eurotunnel would be responsible for ensuring effective management of the incident, including prompt and appropriate instructions to all trains affected, and efficient management of the infrastructure to ensure trains can move to a place of safety if necessary. Equally, a railway undertaking would be responsible for discharging its own duties and responsibilities should an incident occur. A change to, or the application of, a rule does not absolve Eurotunnel, or any party, from any legal liability that may arise in discharge of their duties and responsibilities during an incident.

With regard to the respective responsibilities of the IGC, Eurotunnel and other duty holders, I refer you to Articles 4, 13 and 15 of the binational safety regulation for the Channel Tunnel. Article 4 sets out some of the tasks of the IGC, including the requirement that it develops and enforces the safety regulatory framework applicable to the railway system, including the unified safety rules. Articles 13(ii) and 15(ii) require Eurotunnel and railway undertakings, respectively, to comply with the unified safety rules applying to the railway system.

I hope that this clarifies the situation with regard to this change of procedure, and the need for Eurotunnel to make the necessary changes to its own documents.

I am copying this letter to François Barry Delongchamps, head of the French delegation to the IGC, as well as to Pierre Garnier and Caroline Wake, respectively Chairman and head of the UK delegation to the Channel Tunnel Safety Authority. A copy of this letter will also be published on the IGC website.

Yours sincerely



Christopher Irwin
Chairman, IGC

Traduction :

Objet : Exigence d'un second conducteur sur les trains de passagers.

Par votre lettre du 6 juin 2014, vous nous avez fait part de vos commentaires au sujet de la décision prise par la Commission intergouvernementale (CIG) le 16 avril dernier sur la modification de la règle imposant au deuxième train manager des trains de passagers (TM2) d'avoir une compétence de conduite, et je vous en remercie. Comme je m'efforçais de l'expliquer dans ma lettre du 3 juin dernier, la CIG a fondé sa décision sur une analyse détaillée de la problématique. Dans cette décision, elle pleinement tenu compte des réponses apportées à sa consultation : la CIG s'est assurée que le Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche avait examiné les différents arguments présentés et y avait répondu. La CIG a bien noté les préoccupations exprimées par Eurotunnel dans sa réponse et estime qu'elles ont été adéquatement prises en compte.

J'ai bien noté votre préoccupation selon laquelle « [ceci] ne peut pas être une garantie indiscutable que dans une situation réelle d'incident dans le Tunnel, le changement de sens s'effectuerait dans les délais et les conditions de sécurité attendues ». Toutefois, aucune procédure ne peut réellement garantir le résultat visé – et de fait nous avons rencontré des problèmes en essayant de nous assurer que la procédure existante fonctionnait correctement en toutes circonstances. La CIG a la responsabilité d'assurer que la méthode qu'elle utilise pour fixer les règles unifiées de sécurité du Tunnel sous la Manche est proportionnée et fondée sur les risques. Nous avons donc jugé plus approprié de formuler clairement une exigence de résultats, appuyée sur la bonne formation des personnels et le test régulier des dispositifs d'urgence. Le contrôle de ces aspects fait partie du programme de supervision assuré par la CIG vis-à-vis d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires utilisant le tunnel.

En outre, la CIG n'est pas d'accord pour dire, comme vous le faites, que la nouvelle procédure « ne permet pas de maintenir un niveau de sécurité Globalement Au Moins Equivalent au niveau actuel ». Tout en considérant que la procédure existante constitue un moyen acceptable de respecter les objectifs, la CIG estime que l'adoption d'une méthode différente comporte certains avantages, liés à la définition claire des responsabilités de conduite et au fait que le train soit, en toutes circonstances, confié à un conducteur expérimenté et pleinement formé. Le fait que le deuxième train manager reste disponible pour communiquer directement avec les passagers est également un avantage - cet aspect, vous vous en souvenez peut-être, figurait dans les recommandations du rapport Garnett/Gressier (cf .le préambule de la recommandation 12). Enfin, vous aurez noté que nous avons demandé au gestionnaire d'infrastructure de prendre toutes les mesures nécessaires, en bonne coopération, pour s'assurer qu'une communication fiable soit garantie sans interruption entre l'équipage du train et le RCC pendant que le conducteur change d'extrémité. La CIG estime que cette nouvelle règle contribue positivement au niveau global de sécurité du tunnel.

Dans le cas où un incident se produirait dans le tunnel, il est tout à fait clair qu'Eurotunnel, conformément à ses obligations en tant que gestionnaire d'infrastructure, serait tenue d'assurer tant la gestion efficace de l'incident - notamment en donnant rapidement des instructions appropriées à tous les trains affectés-, que la gestion efficace de l'infrastructure, en s'assurant que les trains puissent accéder, si nécessaire, à un lieu sécurisé. De la même façon, les entreprises ferroviaires sont tenues de s'acquitter de leurs obligations et de leurs responsabilités en cas d'incident.

Ni la modification de la règle ni son application ne déchargent Eurotunnel, ou toute autre partie, de la responsabilité pénale qui peut être engagée dans l'exécution de leurs obligations et responsabilités en cas d'un incident.

Concernant les responsabilités respectives de la CIG, d'Eurotunnel et des autres parties prenantes, je vous renvoie aux articles 4, 13 et 15 du règlement binational sur la sécurité du tunnel sous la Manche. L'article 4 définit certaines tâches de la CIG, notamment celle de développer et faire appliquer le cadre réglementaire applicable au système ferroviaire en matière de sécurité, y compris les règles de sécurité unifiées. Les articles 13 (ii) et 15 (ii) demandent respectivement à Eurotunnel et aux entreprises ferroviaires de respecter les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire.

J'espère que ces indications sont de nature à élucider le changement de procédure et les tâches à accomplir par Eurotunnel pour introduire dans sa documentation les changements nécessaires.

J'adresse copie de ce courrier à François Barry Delongchamps, chef de la délégation française à la Commission intergouvernementale ainsi qu'à Pierre Garnier et Caroline Wake, respectivement Président et chef de la délégation britannique au Comité de Sécurité. Une copie de cette lettre sera aussi publiée sur le site web de la CIG.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.