

Channel Tunnel Intergovernmental Commission (IGC) Notified safety rules: IGC draft recommendation to Member States

1. IGC is seeking the views of stakeholders on its proposed new notification of “national” safety rules for the Channel Tunnel, following an administrative review of our original notification in 2008.
2. This note explains the reasoning behind IGC’s recommendation to renotify and reduce substantially the number of notified safety rules. It includes, at Annex A, IGC’s recommendation for the content of the new notification. For ease of reference and comparison, Annex B provides the 2008 (current) notification.
3. Note that rules containing specific Channel Tunnel requirements for additional authorisation of rail vehicles are outside the scope of this notification. They have already been reviewed and published by IGC and are contained in the reference document established in conformity with Commission Regulation 2009/965/EC at <https://rdd.era.europa.eu/RDD/>. (A copy of the Channel Tunnel content of the reference document is available on IGC’s website.)

Legal basis for the notification

4. The relevant requirements concerning the establishment of the unified safety rules are contained in the IGC’s bi-national regulation on safety (our emphasis):
5. *Article 1(xxvi): “Unified safety rules” means the safety rules, made in accordance with Article 18, which apply to the Fixed Link and describe the **technical and safety** requirements to be observed in the **design, maintenance and operation** of the railway system. The objective of these rules is to contribute to the overall level of safety. The unified safety rules shall be **notified** to the European Commission.*
6. *Article 17: “The Intergovernmental Commission shall ensure that the **binding** unified safety rules are **published** in French and English and are made available to Concessionaires, adjacent infrastructure managers, railway undertakings, applicants for a vehicle authorisation, applicants for a safety certificate and applicants for safety authorisation.”*
7. *Article 18: “The unified safety rules shall be made in accordance with **Articles 17 of Directive 2008/57/EC** and **8 of Directive 2004/49/EC** and supplement the requirements of the technical specifications for interoperability (TSIs) which apply to all or part of the railway system.”*

Considerations for the new notification

8. IGC proposes to provide a very different and much shorter notification of safety rules than the 2008 version. There are a number of important reasons for this.
9. Firstly, Directive 2008/110/EC amended the safety Directive to (*inter alia*) remove “Type 3” safety rules, concerning the technical characteristics of rail vehicles. These rules are now treated as “technical” rules. For the Tunnel, these have been considered and dealt with as part of our work to produce the reference document for cross-acceptance. Therefore, no rules concerning the design of rail vehicles appear in our recommended renotification of safety rules – an example being requirements in

Annex AI of the Concession Agreement about the need for passenger trains to have a driving position at both ends.

10. Secondly, a European Commission task force on national safety rules reported last year and made a number of recommendations concerning rules that did not need to be notified. In particular, the following types of rules no longer require notification:
 - a. Rules which are simply “national” transposition measures of the safety Directive. For this reason, we propose to eliminate our notification of numerous clauses of the bi-national regulation – such as the provisions which describe our safety certification process which replicates the European legislation;
 - b. Rules that are not directed at railway undertakings. For this reason, we propose to remove from the notification elements of the Treaty and Concession Agreement which explain the duties of IGC and the Concessionaires – such as the previously notified Article 11(3) of the Treaty setting out CTSA’s emergency powers.
11. Thirdly, the completion of the Common Safety Methods has obviated the need for national requirements on topics such as risk assessment (except for risk acceptance criteria), conformity assessment for railway undertakings’ safety management systems (i.e. safety certification), or monitoring by operators of their own management systems: these topics are now covered by European law. For example, Article 13 (viii) of the bi-national regulation no longer requires notification as it clearly duplicates the requirements of the Common Safety method on monitoring (Commission Regulation 1078/2012/EU).
12. Fourthly, the advent of the train driver licensing Directive and the scope extension of the operations TSI (TSI OPE) has reduced the need for specific national requirements concerning the establishment of operating rules and the competence of safety-critical personnel. This means both Eurotunnel and the IGC no longer believe it is necessary to notify Eurotunnel’s Safety Arrangements in full (these documents run to many hundreds of pages) – instead we have worked with Eurotunnel’s active cooperation and agreement to identify the key requirements which address gaps in the framework established at European level and to recommend notifying only these. In doing so, we have established that the only area in which the currently notified Eurotunnel operating rules depart from or add to the TSI OPE is the requirement for all railway undertaking staff to hold a certificate of Channel Tunnel competence.
13. Finally, and importantly, some of the requirements set by IGC have changed since the last notification – requiring new rules to be established and notified. The recent change to the train driving competence of the second train manager on passenger trains is the most obvious, which is why our recommendation includes the new rule we agreed in April.

Next steps

14. We are seeking stakeholder views on the draft notification by 30 October 2014. Please address any comments to the IGC’s secretariat (martin.jones@orr.gsi.gov.uk and francois.blasin@developpement.durable.gouv.fr) no later than this date.
15. IGC will review the comments and consider any necessary changes before making a final recommendation in December. As well as asking the member states to notify the new set of rules, they will be published on IGC’s website as a definitive statement of the mandatory safety rules in accordance with the bi-national regulation.

5 August 2014

Annex A: Proposed list of unified safety rules (national safety rules) for the Channel Tunnel, for notification by the Governments of the UK and France in accordance with Article 8 of Directive 2004/49/EC.

1. Rules concerning existing national safety targets and safety methods

No national safety rules containing specific Channel Tunnel requirements to notify.

2. Rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings

No national safety rules containing specific Channel Tunnel requirements to notify.

3. Rules concerning requirements for the authorisation of placing in service and maintenance of new and substantially altered rolling stock that is not yet covered by a TSI. The notification shall include rules for exchange of rolling stock between railway undertakings, registration systems and requirements on testing procedures.

Redundant category for notification following Directive 2008/110/EC so no rules to notify.

Note : All rules containing specific Channel Tunnel requirements for additional authorisation of rail vehicles are contained in the reference document established in conformity with Commission Regulation 2009/965/EC at <https://rdd.era.europa.eu/RDD/> . (A copy of the Channel Tunnel content of the reference document is available on IGC's website.)

4. Common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system:

In accordance with Annex II of Directive 2008/68/EC, and as specified by the quadripartite Concession of 14 March 1986 - Annex I: Articles AI.51, the RID Annex of Volume F of Eurotunnel's Safety Arrangements describes the more restrictive requirements that are set for transport of dangerous goods via the Channel Tunnel.

5. Rules laying down requirements on additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings

In accordance with IGC's decision of 16 April 2014 :

Railway Undertakings shall take all measures to ensure that they are able to reverse the train on the orders of the RCC within a maximum period of 15 minutes (between the start and end of the changing ends procedure as initiated by the RCC). It is their responsibility to develop the necessary arrangements and to demonstrate that they meet this requirement.

Railway undertakings and the infrastructure manager shall take all necessary measures, in co-operation, to ensure that resilient communication between the train crew and with the RCC can be guaranteed without interruption during the changing of ends.

6. Rules concerning requirements on staff executing safety critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification as far as they are not yet covered by a TSI:

As specified by the quadripartite Concession of 14 March 1986 - Annex I: Articles AI.51, the following elements of Volume C2 of Eurotunnel's safety arrangements apply :

“Any person allowed access to the Running Tunnels or Service Tunnel must hold a Channel Tunnel Certification, failing this they must be accompanied by a person who does hold the Certification.

Employees who satisfactorily complete the training course and pass the tests are awarded a Channel Tunnel Certificate confirming that they are conversant with the special safety rules applicable within the Concession, such that they do not compromise their own safety, the safety of others or that of train movements.

The Channel Tunnel Certificate must be renewed every year for on board personnel and every 3 years for any other employee. A Channel Tunnel railway safety test establishes whether employees are still fully conversant with and capable of implementing the special regulations applicable to the Concession.

Railway Undertakings are responsible for the Certification of their employees.”

7. Rules concerning the investigation of incidents and accidents

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007 as amended by the the bi-national regulation signed on 6 February 2013, Articles 8 and 9 :

The Concessionaires and the railway undertakings shall provide information on request to the Intergovernmental Commission on any question relating to safety. In addition, they shall advise the Intergovernmental Commission immediately of:

- (i) serious accidents on the railway system;
- (ii) any other accidents or incidents which fall within categories specified and notified to them by the Intergovernmental Commission.

The Concessionaires and any railway undertakings which use the Common Section shall, on request, provide to the Intergovernmental Commission appropriate information on significant incidents, incidents from which worthwhile safety lessons may be learned, and investigations that are likely to have relevance to the safety of the railway system.

Annex B: Current list of notified unified safety rules, submitted by the Governments on IGC's recommendation in 2008 (for information)

1. Rules concerning existing national safety targets and safety methods

The Treaty between the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning the construction and operation by private concessionaires of a Channel Fixed Link, done at Canterbury on 12 February 1986:

Article 13 (5)

“The Concessionaires shall take such measures as may be necessary to prevent accidents”.

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Articles 13 i, 13 viii and 15 i.

“The Concessionaires shall...implement any necessary risk control measures, where appropriate in co-operation with railway undertakings;

take any necessary protective measures if they identify, or are advised of, a situation presenting a clear and present safety risk arising from a serious or repeated failure of the railway undertakings to respect the unified safety rules.

Railway undertakings shall take all appropriate measures and in particular shall...implement any necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with the Concessionaires”

2. Rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Articles 6(a) ii,

“The IGC...shall carry out any inspections and investigations necessarys”

Article 7,

“The IGC...may duly authorise persons...to check compliance with the safety requirements”

Article 24,

“The Concessionaires' safety management system shall take account of the effect on operating safety of the activities carried out by the different railway undertakings that use the Common Section, and make provision to allow all railway undertakings to operate in accordance with applicable TSIs, relevant national and unified safety rules, and with conditions laid down in their Part B certificate. It shall provide for the co-ordination of the Concessionaires' emergency procedures with those of all the railway undertakings using the Common Section.”

Articles 39 - 55,

“Part B safety certification of railway undertakings.

Articles 74 and 75,

“Deemed certificates”

Annex I.

“Safety management systems”

3. Rules concerning requirements for the authorisation of placing in service and maintenance of new and substantially altered rolling stock that is not yet covered by a TSI. The notification shall include rules for exchange of rolling stock between railway undertakings, registration systems and requirements on testing procedures.

General provisions:

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Article 15.iv and 15.v

Railway undertakings shall:

ensure that the rolling stock used for carrying out their railway transport activities is authorised to run on the Common Section;

ensure that the rolling stock used for carrying out their railway transport activities is in safe condition.

Articles 61 to 66.

Authorisation of railway undertakings' in use rolling stock

The quadripartite Concession of 14 March 1986 Annex I:

Article AI.52 (iv)

"Materials and equipment to be used in the tunnels should, as far as possible, be of fire-resistant materials and of a nature that when exposed to fire or electrical discharge do not give off toxic fumes or dense smoke."

Article AI.55 (i) and (iii)

"All trains using the Fixed Link must comply with the Concessionaires' operational and equipment arrangements, and the security requirements of the relevant authorities, and must be fitted with compatible systems."

"All trains using the Fixed Link must be fitted with an automatic continuous brake of a pattern conforming to the Union Internationale des Chemins-de-fer requirements for international traffic."

Article AI.56 (i) and (iii)

"A cab signalling system will be required capable of maintaining a space interval between trains adequate for safety. It should incorporate some form of automatic train protection system. If not provided initially, the signalling system should be capable of development to provide full automatic train control."

"A radiotelephone system or equivalent will be required for communication between trains and the control centre."

Supplementary rules relating to locomotives:

The quadripartite Concession of 14 March 1986 Annex I:

Article AI.34 (iv)

All locomotives which will require to pass over tracks electrified on the conductor rail system must conform to the kinematic gauge referred to in Union Internationale des Chemins-de-fer leaflet No. 505-1, restricted on the underside by a horizontal cut-off line 115 millimetres above rail level, as defined in Union Internationale des Chemins-de-fer leaflet No. 505-2.

Article AI.55 (ii)

"Except where operating rules otherwise permit, all trains shall be equipped with two locomotives, one situated at the head and the other at the rear of the train enabling the train to be split and to reverse direction. This arrangement may be modified for certain types of trains (particularly in the case of freight trains) and in certain operating conditions provided that the operating rules are followed."

Supplementary rules relating to passenger trains:

The quadripartite Concession of 14 March 1986 Annex I

Article AI.55 (ix)

"All toilets provided on passenger-carrying trains shall be of a retention type."

4. Common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system:

As specified by the quadripartite Concession of 14 March 1986 - Annex I: Articles AI.51, the following volumes of Eurotunnel's Safety Arrangements apply:

Volume C2 of Eurotunnel's Safety Arrangements "Railway operations - common rules applicable to railway undertakings"

Volume E of Eurotunnel's Safety Arrangements: "Emergency Plan"

Volume F of Eurotunnel's Safety Arrangements: "Transport of Dangerous Goods"

Volume G of Eurotunnel's Safety Arrangements: "Transport of disabled passengers"

The Treaty between the French Republic and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning the construction and operation by private concessionaires of a Channel Fixed Link, done at Canterbury on 12 February 1986:

Article 11 (3)

“Measures taken by the Safety Authority in an emergency”

The quadripartite Concession of 14 March 1986 Annex I:

Article AI.52 (i)

“In the event of a train becoming immobilised in a tunnel for any reason, it must be possible to ensure that any other trains in the tunnel can be brought out without delay and that all passengers including those from the stranded train can reach open air within a period not exceeding 90 minutes. This arrangement shall be satisfied even if there is an interruption of power supply from one side or the other or if there is an accident to a section of the catenary.”

Article AI.55 (ii)

“Except where operating rules otherwise permit, all trains shall be equipped with two locomotives, one situated at the head and the other at the rear of the train enabling the train to be split and to reverse direction. This arrangement may be modified for certain types of trains (particularly in the case of freight trains) and in certain operating conditions provided that the operating rules are followed.”

Article AI.56 (ii to iv)

“A discrete speech communication link between each train driver and the control centre will be provided.

“A radiotelephone system or equivalent will be required for communication between trains and the control centre.

“A separate telephone system shall be provided for emergency use and for maintenance and inspection staff at suitable intervals along the service tunnel or in the connecting passages; it shall incorporate some form of emergency call device.”

5. Rules laying down requirements on additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Article 13.i

“The Concessionaires shall...implement any necessary risk control measures, where appropriate in co-operation with railway undertakings”

Article 15.1

“Railway undertakings shall... implement any necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with the Concessionaires”

Annex I to the quadripartite Concession of 14 March 1986:

Article AI.51

“In accordance in particular with Clauses 13, 14 and 15 of the Concession Agreement, the Concessionaires shall submit to the Intergovernmental Commission for approval, proposed safety arrangements including operating rules and emergency procedures. These arrangements will apply to all trains passing through the tunnels and shall conform to the general measures set out in paragraph AI.52 below.”

Article AI.22

“The Fixed Link will allow the passage of trains of other rail companies. Agreements shall be made by the Concessionaires with other rail users in accordance with the provisions of the Treaty and the Concession Agreement. These agreements shall include:

- (i) the specification of the rolling stock allowed to pass;
- (ii) the arrangements for connecting the rail infrastructure to the Concessionaires' facilities;
- (iii) operational priorities;
- (iv) rules and regulations covering operation and safety and the arrangements for the on-board staff and drivers; and

(v) all obligations arising from the Concession Agreement which must be observed by the train operators.”

Article AI.34

“Dimensions for loading and structure gauge”

Article AI.52 (v)

“Rules for the transport of dangerous loads will be submitted by the Concessionaires for the approval of the Intergovernmental Commission.”

Article AI.55 (i)

“All trains using the Fixed Link must comply with the Concessionaires' operational and equipment arrangements, and the security requirements of the relevant authorities, and must be fitted with compatible systems”

6. Rules concerning requirements on staff executing safety critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification as far as they are not yet covered by a TSI:

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Articles 13.vi

“The Concessionaires shall ensure that railway undertakings and sub-contractors have access to all information necessary for them to fulfil their responsibilities on the training and certification of staff undertaking safety-related work, including information on specific procedures for preventing and protecting against risks in the tunnel.”

Article 15.iii

“Railway undertakings shall ensure that their staff undertaking safety-related work have been trained, and possess and maintain the appropriate certification and skills, including those relating to the procedures for preventing and protecting against risks in the tunnel.”

Articles 56 to 60

“Access to training facilities”

Annex I to the quadripartite Concession of 14 March 1986:

Article AI.55 (vii)

“On through trains a member of the railway staff will be responsible for safety.”

7. Rules concerning the investigation of incidents and accidents

The binational regulation on safety of the Channel Fixed Link signed on 24 January 2007:

Articles 8 and 9

“Requirements for RUs to provide information on incidents and accidents to IGC.”

Articles 67 to 72

“Investigations into accidents and incidents”

Traduction:

Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG)
– Règles de sécurité notifiées : projet de recommandation de la CIG aux Etats Membres

1. Après réexamen par les administrations de la notification originale de 2008, la CIG sollicite l'avis des parties prenantes sur son nouveau projet de notification des règles de sécurité « nationales » applicables au tunnel sous la Manche
2. Le présent document explique le raisonnement qui sous-tend la recommandation de la CIG visant à réduire sensiblement le nombre de règles de sécurité notifiées. Il comprend, à l'annexe A, la recommandation de la CIG sur le contenu de la nouvelle notification. Pour plus de commodité et pour comparaison, l'annexe B présente la notification de 2008 (actuellement en vigueur).
3. Veuillez noter que les règles contenant les exigences propres au tunnel sous la Manche concernant la ré-autorisation du matériel roulant sont en dehors du champ de la présente notification. Ces règles ont déjà été réexaminées et publiées par la CIG ; elles figurent dans le document de référence établi conformément au Règlement de la Commission 2009/95/CE, voir <https://rdd.era.europa.eu/RDD/> . ([Le contenu de ce document de référence est accessible sur le site de la CIG.](#))

Base juridique de la notification

4. Les exigences pertinentes sont contenues dans le règlement binational de sécurité de la CIG (c'est nous qui soulignons) :
5. *Article 1(xxi): L'expression « règles de sécurité unifiées » désigne les règles de sécurité, adoptées conformément à l'article 18, applicables à la Liaison fixe, qui décrivent les exigences **techniques et de sécurité** à respecter pour la **conception, l'entretien et l'exploitation** du système ferroviaire. L'objectif de ces règles est de contribuer au niveau global de sécurité. Les règles de sécurité unifiées sont **notifiées** à la Commission européenne*
6. *Article 17: La Commission intergouvernementale veille à ce que les règles de sécurité unifiées **contraignantes** soient **publiées** en langue française et en langue anglaise et portées à la connaissance des Concessionnaires, des gestionnaires d'infrastructure adjacents, des entreprises ferroviaires, des demandeurs d'autorisation concernant des véhicules, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.*
7. *Article 18: Les règles de sécurité unifiées sont adoptées conformément à l'**article 17 de la directive 2008/57/CE** et à l'**article 8 de la directive 2004/49/CE** et complètent les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquent à tout ou partie du système ferroviaire.*

Bases de la nouvelle notification

8. La CIG propose de fournir une notification des règles de sécurité très différente et beaucoup plus courte que la version de 2008. Ceci est justifié par plusieurs raisons importantes.
9. Premièrement, la directive 2008/110/CE a modifié la directive sur la sécurité pour (entre autres) supprimer les règles de sécurité de « type 3 », concernant les

caractéristiques techniques du matériel roulant. Ces règles sont maintenant traitées comme des règles "techniques". Pour le tunnel, celles-ci ont été examinées et traitées à l'occasion de la rédaction du document de référence pour la reconnaissance mutuelle. Par conséquent, aucune règle relative à la conception du matériel roulant n'apparaît dans notre recommandation de re-notification des règles de sécurité – par exemple, l'exigence de l'annexe A.I de l'accord de concession quadripartite concernant la nécessité pour les trains de voyageurs d'avoir un poste de conduite à chaque extrémité. .

10. Deuxièmement, un groupe de travail de la Commission européenne sur les règles de sécurité nationales a produit un rapport l'an dernier et formulé un certain nombre de recommandations concernant les règles qui n'ont pas à être notifiées. En particulier, les types de règles suivants ne nécessitent plus de notification :
 - a. Les règles qui sont simplement des mesures de transposition de la directive sur la sécurité. Pour cette raison, nous proposons d'éliminer de notre notification de nombreuses clauses du règlement binational - telles que les dispositions qui décrivent notre processus de certification de sécurité, lequel reproduit la réglementation européenne ;
 - b. Les règles qui ne concernent pas les entreprises ferroviaires. Pour cette raison, nous proposons de supprimer de la notification certains éléments du Traité et de l'accord de Concession qui expliquent les obligations de la CIG et des Concessionnaires - ainsi l'article 11 (3) du traité, précédemment notifié, qui énonce les pouvoirs du Comité de Sécurité en cas d'urgence.
11. Troisièmement, l'achèvement des Méthodes de Sécurité Communes a éliminé la nécessité d'exigences nationales sur des sujets tels que l'évaluation des risques (à l'exception des critères d'acceptation des risques), l'évaluation de la conformité des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires (c.-à-d. la certification de sécurité), ou le contrôle par les opérateurs de leurs propres systèmes de gestion de la sécurité : ces sujets sont désormais couverts par le droit européen. Par exemple, l'article 13 viii du règlement binational ne nécessite plus de notification, puisqu'il fait clairement doublon avec la méthode de sécurité commune aux fins de contrôle (Règlement de la Commission 1078/2012/UE).
12. Quatrièmement, l'entrée en vigueur de la directive sur les licences de conducteur de trains et l'extension du champ de la STI exploitation (STI OPE) a rendu moins nécessaire la mise en place d'exigences nationales spécifiques concernant les règles d'exploitation et la compétence du personnel exerçant des tâches critiques pour la sécurité. En d'autres termes, Eurotunnel et la CIG ne croient plus nécessaire de notifier en entier les dispositions de sécurité d'Eurotunnel (ces documents font plusieurs centaines de pages). Au lieu de cela, nous avons travaillé, avec la collaboration active et l'accord d'Eurotunnel, à identifier les principales exigences qui correspondent à des lacunes dans le cadre établi au niveau européen, afin que notre recommandation de notification soit limitée à ce seul aspect. Ce faisant, nous avons constaté que le seul domaine où les règles opérationnelles d'Eurotunnel, telles qu'actuellement notifiées, diffèrent ou viennent en sus de la STI OPE, concerne l'exigence pour les personnels des entreprises ferroviaires de détenir un certificat de compétence propre au tunnel sous la Manche.
13. Enfin et surtout, certaines des exigences fixées par la CIG ont changé depuis la dernière notification - ce qui suppose que ces nouvelles règles soient clairement établies et notifiées. Le récent changement concernant la compétence de conduite du deuxième Train Manager à bord des trains de passagers est le plus évident, c'est pourquoi notre recommandation inclut la nouvelle règle établie en avril.

Prochaines étapes

14. Nous souhaitons recevoir l'avis des parties prenantes avant le 30 octobre 2014. Merci d'adresser vos commentaires au secrétariat de la CIG (martin.jones@orr.gsi.gov.uk et francois.blasin@developpement-durable.gouv.fr en respectant ce délai..

15. Avant de formuler sa recommandation finale en décembre prochain, la CIG examinera les commentaires reçus et tiendra compte de toute modification nécessaire. La CIG demandera aux États membres de notifier le nouvel ensemble de règles et les mettra en ligne sur son site Internet en tant qu'énoncé définitif des règles de sécurité obligatoires au titre du Règlement binational/ .

8 août 2014

Annexe A: liste **proposée** des règles de sécurité unifiées (règles nationales de sécurité) pour le tunnel sous la Manche, pour notification par les gouvernements de la France et du Royaume-Uni conformément à l'article 8 de la directive 2004/49/CE.

1. Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants

Aucune règle nationale de sécurité contenant des exigences spécifiques pour le tunnel sous la Manche n'est à notifier.

2. Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires

Aucune règle nationale de sécurité contenant des exigences spécifiques pour le tunnel sous la Manche n'est à notifier.

3. Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai

Aux termes de la directive 2008/110/CE, cette catégorie de notification est redondante donc il n'y a pas de règle à notifier.

Note : toutes les règles qui contiennent les exigences spécifiques du tunnel sous la Manche pour l'autorisation supplémentaire de véhicules ferroviaires sont contenues dans le document de référence établi en conformité avec le règlement de la Commission 2009/965/CE (<https://rdd.era.europa.eu/RDD/>). (Une copie du contenu du document de référence pour le tunnel sous la Manche est disponible sur le site de la CIG.)

4. Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic

Conformément à l'annexe II de la directive 2008/68/CE, et comme spécifié par la concession quadripartite du 14 mars 1986 - annexe I, article AI.51, l'annexe RID du Volume F des dispositions de sécurité d'Eurotunnel décrit les exigences plus contraignantes applicables au transport de matières dangereuses dans le tunnel sous la Manche.

5. Règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (règles des entreprises) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires

Conformément à la décision de la CIG du 16 avril 2014 :

L'entreprise ferroviaire prend toutes dispositions pour être en mesure de procéder à un rebroussement effectué sur ordre du RCC en moins de 15 minutes (entre le début et la fin de la procédure de changement d'extrémité initiée par le RCC). Il lui appartient de définir les dispositions correspondantes et de démontrer qu'elles répondent à cet objectif.

Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure doivent prendre toutes les mesures nécessaires, en coopération, pour maintenir en permanence une communication fiable des membres de l'équipage du train entre eux et avec le RCC durant le changement d'extrémité.

6. Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le

plan médical, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI

Comme spécifié par la Concession quadripartite du 14 mars 1986 – annexe I, article AI.51, les éléments suivants du Volume C2 des dispositions de sécurité d'Eurotunnel sont applicables :

« Tout agent devant accéder aux Tunnels Ferroviaires ou au Tunnel de Service doit être en possession d'un Certificat Tunnel sous la Manche. A défaut, il doit être accompagné d'un agent certifié.

Après interrogation portant sur les connaissances acquises au cours de la formation, il est délivré à l'agent ayant satisfait à cette interrogation un Certificat Tunnel sous la Manche. Ce Certificat atteste que la personne formée connaît les règles de sécurité spécifiques à la Concession de façon à ne pas compromettre sa sécurité, celle des autres personnes et celle des circulations ferroviaires.

Le Certificat Tunnel sous la Manche doit être renouvelé tous les ans pour le personnel de bord et tous les 3 ans pour le reste des agents. Une interrogation de sécurité ferroviaire Tunnel sous la Manche permet de vérifier que l'agent interrogé connaît et sait toujours appliquer les règles spécifiques à la Concession.

Les Entreprises Ferroviaires sont responsables de la Certification de leurs agents. »

7. Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents

Règlement binational concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé le 24 janvier 2007, tel que modifié par le règlement binational signé le 6 février 2013, articles 8 et 9 :

« Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires informent, à sa demande, la Commission intergouvernementale de toute question relative à la sécurité. En outre, ils et elles signalent immédiatement à la Commission intergouvernementale :

- i. les accidents graves survenus sur le système ferroviaire,
- ii. tout autre accident ou incident relevant des catégories précisées et notifiées par la Commission intergouvernementale.

Les Concessionnaires et toute entreprise ferroviaire utilisant la Section commune communiquent, à sa demande, à la Commission intergouvernementale les informations appropriées sur les incidents significatifs, les incidents potentiellement porteurs de retour d'expérience dans le domaine de la sécurité et les enquêtes qui peuvent être porteuses d'enseignements pour la sécurité du système ferroviaire. »

Annexe B: liste **actuellement notifiée** des règles de sécurité unifiées, soumise par les gouvernements sur la recommandation de la CIG (pour information)

1. Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants

Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, fait à Cantorbéry le 12 février 1986 :

Article 13 (5)

« Les Concessionnaires prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. »

Règlement binational sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :
Articles 13 i, 13 viii et 15 i.

« Les Concessionnaires ...mettent en oeuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires; prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité résultant d'un manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables. Les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles ... mettent en oeuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires. »

2. Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires

Règlement binational sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :
Articles 6(a) ii,

« La CIG ... effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires »

Article 7,

« La Commission intergouvernementale peut dûment habilitier les personnes pour ... vérifier le respect des exigences de sécurité »

Article 24,

« Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur la Section Commune et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI applicables aux règles nationales pertinentes, aux règles de sécurité unifiées et aux conditions fixées dans leur certification Partie B. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune. »

Articles 39 - 55,

« Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires »

Articles 74 and 75,

« Certificats tacites »

Annexe I.

« Systèmes de gestion de la sécurité »

3. Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai

Dispositions d'ordre général :

Règlement binational sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :

Article 15.iv and 15.v

« Les entreprises ferroviaires :
s'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire. »

Articles 61 à 66.

Autorisation du matériel roulant utilisé par les entreprises ferroviaires

La concession quadripartite du 14 mars 1986:

Annexe I:

Article AI.52 (iv)

« Les matériaux et équipements installés ou susceptibles de se trouver dans les tunnels seront autant que possible résistants au feu et leurs constituants seront de nature telle qu'exposés au feu ou à une décharge électrique ils ne dégagent ni émanations toxiques ni fumées denses. »

Article AI.55 (i) and (iii)

« Tous les trains empruntant la Liaison Fixe devront respecter les règles d'équipement et d'exploitation édictées par le Concessionnaire, et les prescriptions en matière de sûreté édictées par les autorités compétentes. Ils seront munis d'équipements compatibles. »

« Tous les trains utilisant le tunnel seront équipés d'un système de frein continu automatique d'un modèle conforme aux règles de l'Union Internationale des Chemins de fer applicables au trafic international. »

Article AI.56 (i) and (iii)

« Il sera exigé un système de signalisation en cabine capable de maintenir une distance entre trains assurant leur sécurité. Ce système comprendra une sorte de protection automatique du train. S'il n'en est pas pourvu initialement, le système sera extensible de façon à procurer un contrôle complètement automatique de la marche du train. »

« Un système de radio téléphone ou équivalent sera exigé pour la communication entre les trains et le poste de commande. »

Règles supplémentaires concernant les locomotives:

Concession quadripartite du 14 mars 1986 :

Annexe I :

Article AI.34 (iv)

« Toutes les locomotives qui seraient appelées à utiliser des voies électrifiées par troisième rails seront conformes au gabarit cinétique susvisé, limité en partie basse par une horizontale à 115 mm au-dessus du niveau du rail, ainsi que le définit la fiche UIC n° 505-2. »

Article AI.55 (ii)

« Sauf règles contraires dans le règlement d'exploitation, tous les trains empruntant la Liaison Fixe seront équipés de deux locomotives situés l'une en tête et l'autre en queue de train, permettant le sectionnement éventuel et l'inversion du sens de marche.

Cette disposition pourra être modifiée pour certains types de trains (en particulier pour les trains de marchandises) ou dans certaines conditions, sous réserve que le règlement d'exploitation soit respecté. »

Règles supplémentaires concernant les trains de voyageurs :

Concession quadripartite du 14 mars 1986:

Annexe I :

Article AI.55 (ix)

« Toutes les toilettes installées sur des trains, transportant des voyageurs seront du type à rétention. »

4. Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic

Comme spécifié par la concession quadripartite du 14 mars 2006 - Annexe 1 : articles AI.51 les volumes suivants des dispositions de sécurité d'Eurotunnel sont applicables :

Volume C2 des dispositions de sécurité d'Eurotunnel "Exploitation ferroviaire - règles communes applicables aux sociétés ferroviaires"

Volume E des dispositions de sécurité d'Eurotunnel "Plan d'urgence"

Volume F des dispositions de sécurité d'Eurotunnel "Transport de marchandises dangereuses"

Volume G des dispositions de sécurité d'Eurotunnel "Transport des passagers handicapés"

Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, fait à Cantorbéry le 12 février 1986 :

Article 11 (3)

« Mesures prises par le Comité de Sécurité en cas d'urgence »

Concession quadripartite du 14 mars 1986:

Annexe I :

Article AI.52 (i)

« Dans l'éventualité où un train serait immobilisé dans un tunnel pour une raison quelconque il doit être possible de s'assurer que les autres trains pourront sortir du tunnel sans délai et que tous les passagers, y compris ceux du train immobilisé, pourront gagner l'air libre dans un délai n'excédant pas 90 minutes. Cette disposition sera satisfaite y compris en cas d'interruption de l'alimentation à partir d'un des pays, ou d'incident caténaire. »

Article AI.55 (ii)

« Sauf règles contraires dans le règlement d'exploitation, tous les trains empruntant la Liaison Fixe seront équipés de deux locomotives situés l'une en tête et l'autre en queue de train, permettant le sectionnement éventuel et l'inversion du sens de marche.

Cette disposition pourra être modifiée pour certains types de trains (en particulier pour les trains de marchandises) ou dans certaines conditions, sous réserve que le règlement d'exploitation soit respecté. »

Article AI.56 (ii to iv)

« Il sera établi une liaison phonique sélective par radio entre le conducteur du train et le poste de commande. »

« Un système de radio téléphone ou équivalent sera exigé pour la communication entre les trains et le poste de commande. »

« Un système de téléphone distinct sera installé pour les cas d'urgence et pour les équipes d'entretien et de surveillance à des intervalles convenables dans la galerie de service ou dans les rameaux. Il comportera une sorte de signal d'alarme. »

5. Règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (règles des entreprises) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires

Règlement bi national sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :

Article 13.i

« Les Concessionnaires ... mettent en oeuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires »

Article 15.1

« Les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles ... mettent en oeuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires. »

Annexe 1 à la concession quadripartite du 14 mars 1986

Article AI.51

« Conformément en particulier aux articles 13, 14 et 15 de l'Acte de Concession, les Concessionnaires soumettront à la Commission intergouvernementale pour approbation le plan de sécurité. Ce dispositif s'appliquera à tous les trains empruntant le tunnel et se conformera aux prescriptions générales ci-dessous. »

Article AI.22

« La Liaison Fixe permettra le passage des trains des autres compagnies de chemin de fer. Des contrats seront conclus à cet effet avec ces usagers dans le respect des dispositions du Traité et de l'Acte de Concession. Ils devront inclure :

- (i) les spécifications du matériel roulant autorisé à passer,
- (ii) les dispositions pour le raccordement des voies des réseaux aux installations des Concessionnaires,
- (iii) les règles de priorité,
- (iv) les règles d'exploitation, les consignes de sécurité et les dispositions régissant les personnels de conduite et d'accompagnement,
- (v) toutes les obligations nées de la Concession qui devront être observées par le transporteur. »

Article AI.34

« Gabarits de chargement et de structure »

Article AI.52 (v)

« Le transport des matières dangereuses fera l'objet d'une réglementation spécifique soumise par les Concessionnaires à l'approbation de la Commission intergouvernementale. »

Article AI.55 (i)

« Tous les trains empruntant la Liaison Fixe devront respecter les règles d'équipement et d'exploitation édictées par le Concessionnaire, et les prescriptions en matière de sûreté édictées par les autorités compétentes. Ils seront munis d'équipements compatibles. »

6. Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI

Règlement binational sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :

Articles 13.vi

« Les Concessionnaires veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, incluant les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel. »

Article 15.iii

« Les entreprises ferroviaires garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel. »

Articles 56 to 60

« Accès aux services de formation »

Annexe 1 à la concession quadripartite du 14 mars 1986 :

Article AI.55 (vii)

« Dans les trains directs un agent de la compagnie de chemin de fer sera responsable de la sécurité. »

7. Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents

Le règlement bi national sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé le 24 janvier 2007 :

Articles 8 and 9

« Exigences pour les entreprises ferroviaires de fournir à la CIG des informations sur les incidents et accidents ».

Articles 67 to 72

« Enquêtes sur les accidents et les incidents »