

Sécurité, sûreté et interopérabilité Safety, security and interoperability

**Channel Tunnel Intergovernmental Commission (IGC)
Stakeholder Workshop 2014**

**Commission intergouvernementale au Tunnel sous la Manche (CIG)
Séminaire des parties prenantes 2014**

12 February 2014

Accueil du président

François Barry Delongchamps
Président de la CIG
Chef de la délégation française

Accueil

Présentation et informations pratiques

Objectifs du séminaire

Importance de la sécurité et de la sûreté

Présentations

Les chefs de délégation à la CIG

Les chefs de délégation au Comité de sécurité

Les autres intervenants

Horaire du séminaire et informations pratiques

Priorités du Tunnel sous la Manche

« Accroître le trafic dans le tunnel en toute sécurité »

La contribution de la CIG :

- Suit l'ensemble des questions liées à la concession aux termes du Traité de Canterbury et de l'accord de concession

Est assistée dans sa fonction de régulateur par :

- Le comité de sécurité : sécurité et normes techniques, application des directives sur la sécurité et l'interopérabilité
- Le comité binational économique : régulation économique, en application du premier paquet ferroviaire (et du recast)

Objectifs du séminaire (1)

Un bon régulateur doit régulièrement consulter les parties prenantes et dialoguer avec elles

La réunion de Londres en 2009 a lancé un important processus de réexamen.

Des progrès significatifs ont eu lieu :

- Législation et procédures complétées, améliorées, mises à jour
- Règles propres au tunnel réexaminées et réadaptées
- Meilleure transparence des règles

Objectifs du séminaire (2)

Aujourd'hui nous souhaitons

- rendre compte de nos travaux
- recueillir vos points de vue et
- préparer l'avenir

Pour être efficaces les discussions devront être

- ouvertes
- franches
- constructives

Ordre du jour

- 11 h15 : Rôles et responsabilités en matière de sécurité, questions - Caroline Wake (CS)
- 11 h45 : Ré-examen des règles de sécurité unifiées, discussion – Pierre Garnier (CS)
- 13h00 : Déjeuner
- 14 h00 : Amélioration de notre système de réglementation de la sécurité, discussion – Samuel Bonnier et John Gillespie (CS, GTTSF)
- 14 h45 : Sûreté de l'infrastructure, débat – Andy Cook et Patrick Lunet (CbS)
- 15 h30 : Table ronde
- 15 h50: Résumé et réflexions finales – François Barry Delongchamps et Chris Irwin (IGC)



Roles and responsibilities for safety

Rôles et responsabilités en matière de sécurité

Caroline Wake
Chairman, CTSA

Session 2 outline

What do we mean by safety?

Some history

Sources of IGC and CTSA responsibilities

European developments and influences

How we work with stakeholders

What does 'safety' mean?

- Many different definitions but in the context of this event:
 - Control of recognised hazards created by work activity to achieve an acceptable level of risk
- This is the responsibility of the companies (infrastructure manager, railway undertakings and their sub-contractors) involved in providing the railway system.
- This is the scope of the term 'safety' used in this presentation

Some history

1802	First cross-channel tunnel proposition
1875	Preliminary trials
1975	UK/France cancel government-backed scheme
1986	Treaty of Canterbury signed
1988	Tunnelling starts
1994	Channel Tunnel opens
1996	Fire causes severe damage to tunnel
2008	Fire causes severe damage to tunnel

Treaty of Canterbury 1986

- Established:
 - an Inter-Governmental Commission (IGC) to “...supervise, in the name and on behalf of, the two Governments, all matters concerning the construction and operation of the Fixed Link”; and
 - A Safety Authority (CTSA) to “...advise and assist the Intergovernmental Commission on all matters concerning safety in the construction and operation of the Fixed Link”.

IGC role includes

Approving proposals made by the CTSA

Participating in development of regulations

Concession agreement 1986

- The contract between the two governments and the concessionaires
 - Operating rules for the tunnel were approved by the IGC
 - Design principles for tunnel and rolling stock (shuttles and passenger trains) recognised fire risk
- The IGC is responsible for monitoring the contract on behalf of the two governments.
 - Approval of changes to operating rules
 - Approval of developments and modifications e.g. ElecLink

European framework

Introduced since the opening of the tunnel

- Development of EU transport policy especially in relation to cross-border traffic and interoperability
- Railway safety and interoperability directives introduced harmonised technical standards and safety regulation
- European Railway Agency (ERA) established
- National Safety Authority role created

IGC as National Safety Authority (NSA)

- Decision-making body under the safety and interoperability Directives with advice and assistance from CTSA
- Represented at ERA's Network of NSAs by CTSA
- Engaged in ERA's cross-audit activity (currently being audited)
- Modernising the safety rules for the tunnel; given added impetus by ERA's technical opinion 2011
- National Reference Document for vehicle cross acceptance published on ERA and IGC web sites

IGC's dual role

- NSA functions
 - Safety certification and authorisation
 - Supervision
 - Authorisation for placing into service
 - Using ORR and EPSF expertise
- Treaty responsibilities
 - Not limited to EU concept of 'railway safety' but includes security, fire prevention and response capability, and border control
 - Oversight of delivery of the two governments' contract with Eurotunnel (Concession Agreement)

Working collaboratively

- Eurotunnel fully involved in CTSA discussions
- Meetings with Railway Undertakings organised by railway safety specialists
- Represented at ERA NSA Network meetings
- Bi-lateral meetings with ERA on specific safety and interoperability topics
- Working with ORR and EPSF to ensure coherent cross-border regulation
- This event



Any questions?



Reviewing the unified safety rules

Ré-examen des règles de sécurité unifiées

Pierre Garnier

Head of French delegation, CTSA

Evolution des règles de sécurité

- 1994 : Ouverture du tunnel

Absence de référentiel

- Années 2000 : règles européennes

Spécifications Techniques d'Interopérabilité

- 2009 : évolution des règles

Cohérence avec STI

Retour d'expérience

Évolutions 2009/2010



21 juillet 2009 : lettre de consultation

Réunion 16 novembre 2009

Conclusions : lettre CIG 31 mars 2010

Modifications 2010



Abandon de la règle de sécabilité des trains de voyageurs

Abandon du bouton d'appel d'urgence dans les wagons voyageurs

Quelques réécritures de règles pour plus de souplesse

Fret : évolutions 2011/2012



Puissance de traction : abandon de la règle de sauvetage

Abandon de la règle de « roulabilité » de 30 mn (15 mn pour atteindre une station SAFE)

Révision STI Tunnels

Clarification de la règle de roulabilité de 15 mn
appliquée aux tunnels > 20 km : fire fighting
point

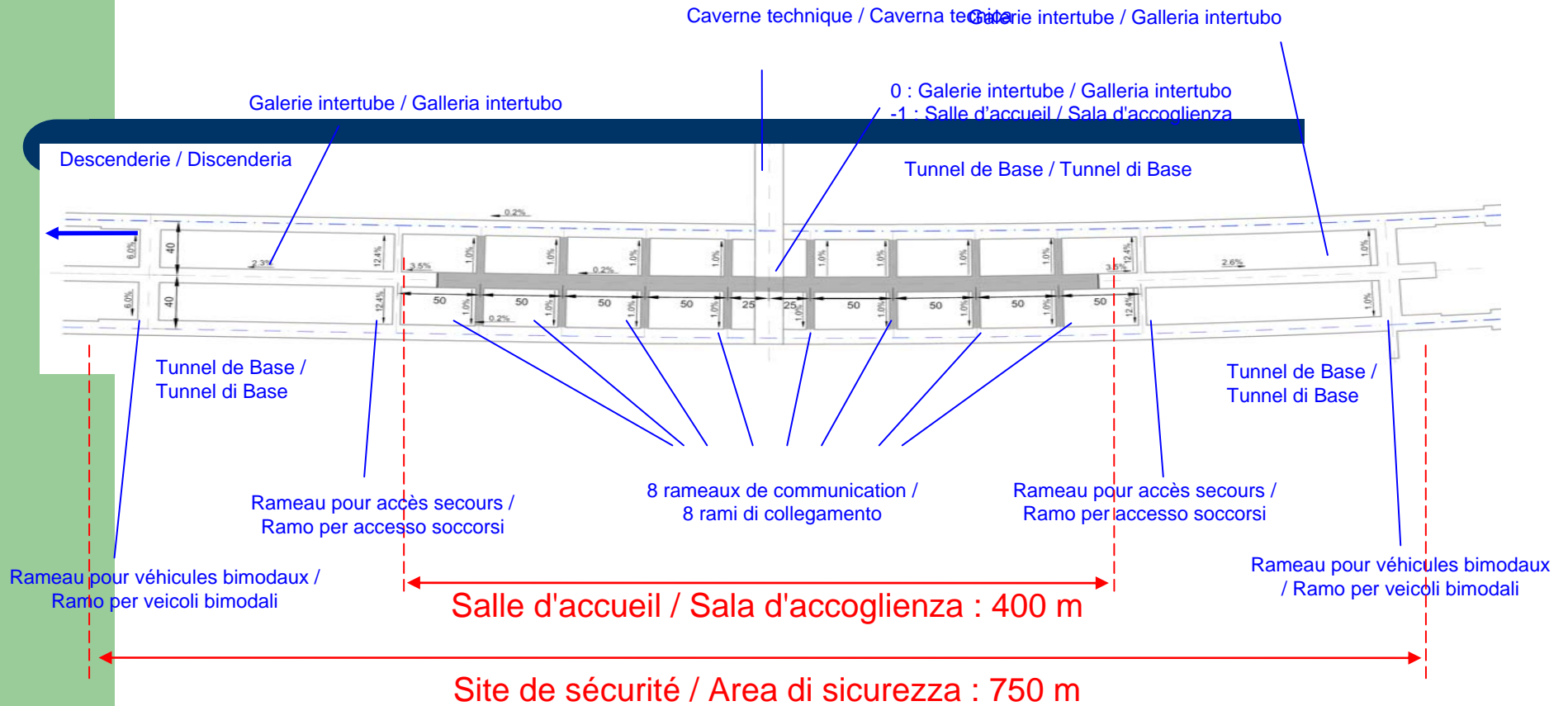
Site de sécurité Lyon Turin

Salle de 400 m x 8,7 m x 3,8 m

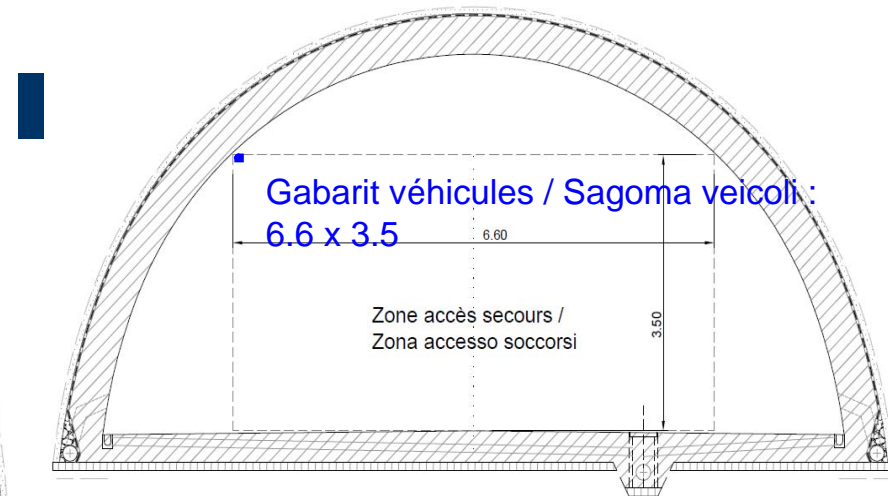
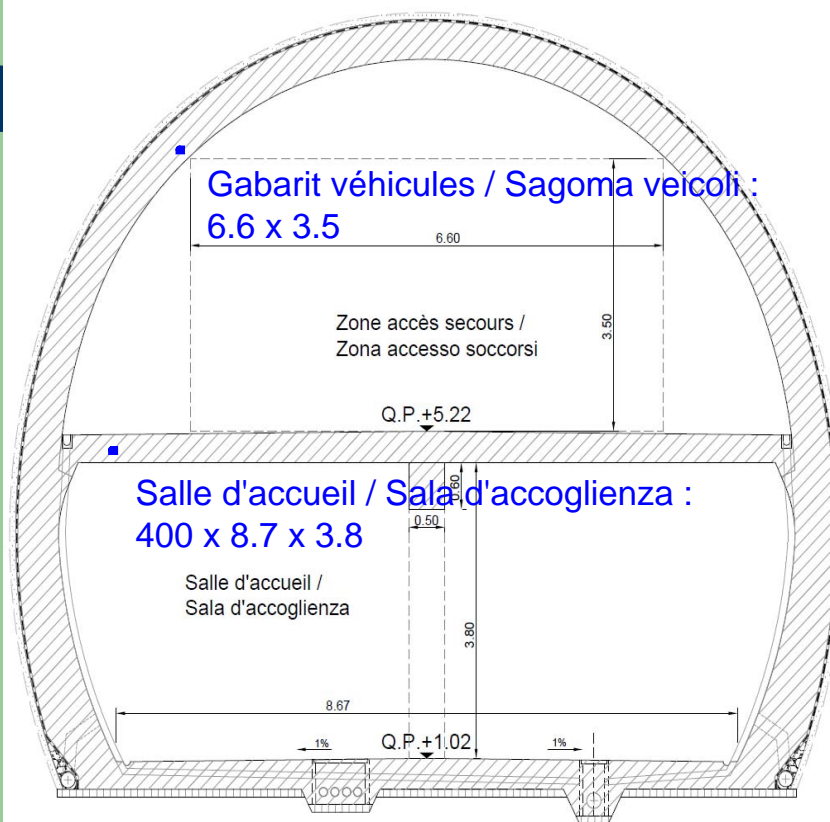
Rameaux tous les 50 m

Circulation des engins de secours au-dessus de la
salle

ELEMENTS FONCTIONNELS DU SITE DE SECURITE (1/2)/ ELEMENTI FUNZIONALI DELL'AREA DI SICUREZZA (1/2)



SALLES D'ACCUEIL ET GALERIE D'ACCES / SALA D'ACCOGLIENZA E GALLERIA D'ACCESSO



Les dimensions de la salle d'accueil permettent d'avoir une disponibilité d'espace minimum d'environ 3 m²/personne (dans le cas d'évacuation de 1200 personnes)

Le dimensioni della sala d'accoglienza permettono di avere una disponibilità di spazio minimo di circa 3 m²/persona (nel caso di evacuazione di 1200 persone)

Application au tunnel sous la Manche

- Pas de site de sécurité (ou fire fighting point) susceptible d'accueillir près de 900 voyageurs dans des conditions assimilables à une évacuation à l'extérieur (comme tunnel < 20 km)
- Création d'un cas spécifique dans la STI LOC& PAS : capacité de roulement de 30 mn
- Capacité de roulement de 15 mn pour certains trains (à définir)

Règle en cours de réexamen

- Procédure d'évacuation

Procédure d'évacuation

- l'exercice de fin janvier a montré la complexité d'une évacuation
- Divers experts nous ont recommandé de simplifier les procédures
- Tests en vraie grandeur pour une ouverture de 3 rameaux à la fois (au lieu de 2)
- Une étude va être lancée pour recueillir les expériences d'autres réseaux, et effectuer de simulations d'évacuation sur informatique
- Evolution de la procédure

Incendie à bord d'un train	STI Tunnel < 20km	STI tunnel > 20 km	Tunnel sous la Manche
<p>Cas nominal</p> <p>Mise en jeu de la capacité de roulement</p>	<p>Capacité de roulement de 15 mn</p> <p>Le train sort du tunnel</p>	<p>Capacité de roulement de 15 mn</p> <p>Le train s'arrête dans un site de sécurité (fire fighting point)</p>	<p>Capacité de roulement de 30 mn</p> <p>Le train sort du tunnel</p>
<p>Cas dégradé</p> <p>La capacité de roulement est en défaut : arrêt brutal du train</p>	<p>Le train s'arrête dans le tunnel</p> <p>Evacuation vers les issues de secours (autre tube)</p>	<p>Le train s'arrête dans le tunnel</p> <p>Evacuation vers les issues de secours (autre tube)</p>	<p>Le train s'arrête dans le tunnel</p> <p>Evacuation vers les issues de secours (tunnel de service)</p>



Lunch: Back at 14h00 please



**Improving our approach to regulating
safety**

**Amélioration de notre système de
réglementation de la sécurité**

Samuel Bonnier & John Gillespie

Co-chairmen

CTSA Railway Safety & Transport WG

Better regulation

Up to date legislation

Revised guidance

Clearer, published processes

Transparent requirements

Up to date legislation

- Bi-national regulation on safety – implemented safety Directive in 2007
- Changes to EU framework since, incl:
 - Entities in charge of maintenance
 - New common safety indicators
 - New vehicle authorisation rules (Ch. V of Directive 2008/57)
- Fully implemented by 2013 amended bi-national regulation

Revised guidance

- Published on IGC's website March 2013 in English and French
- Reflects changes in law
- Shows Part B certificate assessment criteria (as per common safety method)
- Describes process for Part B certification and vehicle authorisation applications

Clear, published processes

- Helpful to know what steps take place in 4 months between submission and answer!
- Bi-national process at every step:
 - i. Administrative screening of application
 - ii. Review by assessors (CTSA inspectors/auditors) and assessment
 - iii. Peer review of assessment by working group
 - iv. Recommendation from CTSA
 - v. IGC decision

Transparent requirements

- Reminder: “unified safety rules” = national safety rules + national technical rules
- Many “safety” rules in review were “technical” (i.e. about design not operation)
- Changes from review reflected in reference document (2009/965/EU) and published by ERA (and on IGC website)
- Rules notifications (safety 2008, technical 2001) being updated in 2014

Summary

- The IGC has been working to bring its arrangements for regulation into line with the European framework.
- Currently, work is being done to make sure the IGC is in line with the Common Safety Method on Supervision.
- Details from Samuel Bonnier next.



Stratégie de surveillance pour le Tunnel sous la Manche

Séminaire CIG du 12 février 2014

Sommaire

Rappel réglementaire

Objectifs de la stratégie de surveillance

Techniques de contrôle

Principes de la stratégie

Priorités de la stratégie

Rappel réglementaire

REGLEMENT (UE) n° 1077/2012 DE LA COMMISSION du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité

Rappel réglementaire

Principales exigences de ce règlement :

Méthode de sécurité commune pour les Autorités Nationales de Sécurité en terme de surveillance,

Cibler les activités de surveillance, définir les priorités pour élaborer et mettre en œuvre le plan de contrôle,

Définir les techniques utilisées,

Impose un lien entre évaluation et surveillance et vice versa,

Garantir la compétence des personnes chargées de la surveillance,

Détermine et publie les critères de décision pour la réalisation des contrôles ainsi que sa procédure de contrôle,

Coordination et coopération entre ANS.

Rappel réglementaire

A noter également :

REGLEMENT (UE) n° 1078/2012 DE LA COMMISSION du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien

Ce règlement établit une méthode de sécurité commune (MSC) à l'attention des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que des entités chargées de l'entretien des véhicules. Cette méthode vise à introduire des procédés harmonisés de suivi de leurs propres activités.

Objectifs

La surveillance exercée par la CIG représente une des dispositions permettant d'assurer le respect des objectifs de sécurité (OSC) du Tunnel sous la Manche.

La stratégie permet de définir les principes retenus pour la surveillance, les risques ciblés, l'organisation, les techniques de contrôle et les moyens mis en place.

Elle concerne à la fois le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Les techniques de contrôle

Différentes formes de contrôle :

à priori lors de l'instruction des demandes d'autorisations, des renouvellements ou des modifications d'autorisations,

En continu notamment par l'examen des rapports journaliers par exemple et par la remontée des incidents,

En analysant les événements marquants, en s'assurant de la qualité du retour d'expérience et en intégrant les résultats des enquêtes RAIB et BEA-TT

Avec des audits,

Avec des inspections.

Principes de la stratégie

Les axes envisagés pour la surveillance :

Proportionnée aux risques,

Coordonnée avec celle de l'ORR et de l'EPSF,

Ciblée sur l'efficacité des systèmes de management de la sécurité,

Transparente tout en respectant la confidentialité,

Equitable et responsable.

Nota : Principes à proposer à la CIG pour validation

Priorités de la stratégie

Sans ordre de priorité :

- L'intégrité de l'infrastructure,
 - L'intégrité des matériels roulants,
 - La gestion des compétences,
 - La gestion des situations d'urgence,
 - Le management de la prévention incendie,
 - L'Exploitation des navettes,
 - La gestion des modifications,
 - La gestion de l'obsolescence,
 - Le management des grands projets,
 - La gestion de la sous-traitance.
- Nota : Priorités à proposer à la CIG pour validation



Questions/Réponses



Secure infrastructure

Sûreté de l'infrastructure

Andy Cook & Patrick Lunet
IGC joint security committee

IGC Stakeholder Workshop Lille

12 February 2014

**Joint Security Committee
Delivering a secure
infrastructure**

Patrick Lunet and Andrew Cook

Aim

To ensure the protection of the Channel Tunnel infrastructure and those the use and work in it from acts of terrorism and violence, and maintain a secure border

Stakeholder engagement

Working with other Committees, operators and control agencies is vital to achieve the aim of a secure system.

How is security achieved

- Legislation
- Standards
- Advice
- Enforcement
- Testing and Exercises.



Key factors of a security regime

Security needs to be:

- commensurate with the current threat
- risk based
- holistic
- Effective
- practicable
- proportionate
- Sustainable.

Security Directions in the UK

- The Concessionaire: Eurotunnel

- Passenger and Station Manager Eurostar UK Ltd

- International Rail Freight companies

- Caterers for Eurostar: Rail Gourmet UK Ltd

Security in France

- Les Douanes

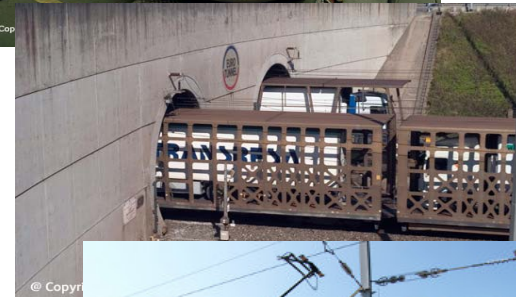
- La Police aux frontières

- Le Concessionaire : Eurotunnel.

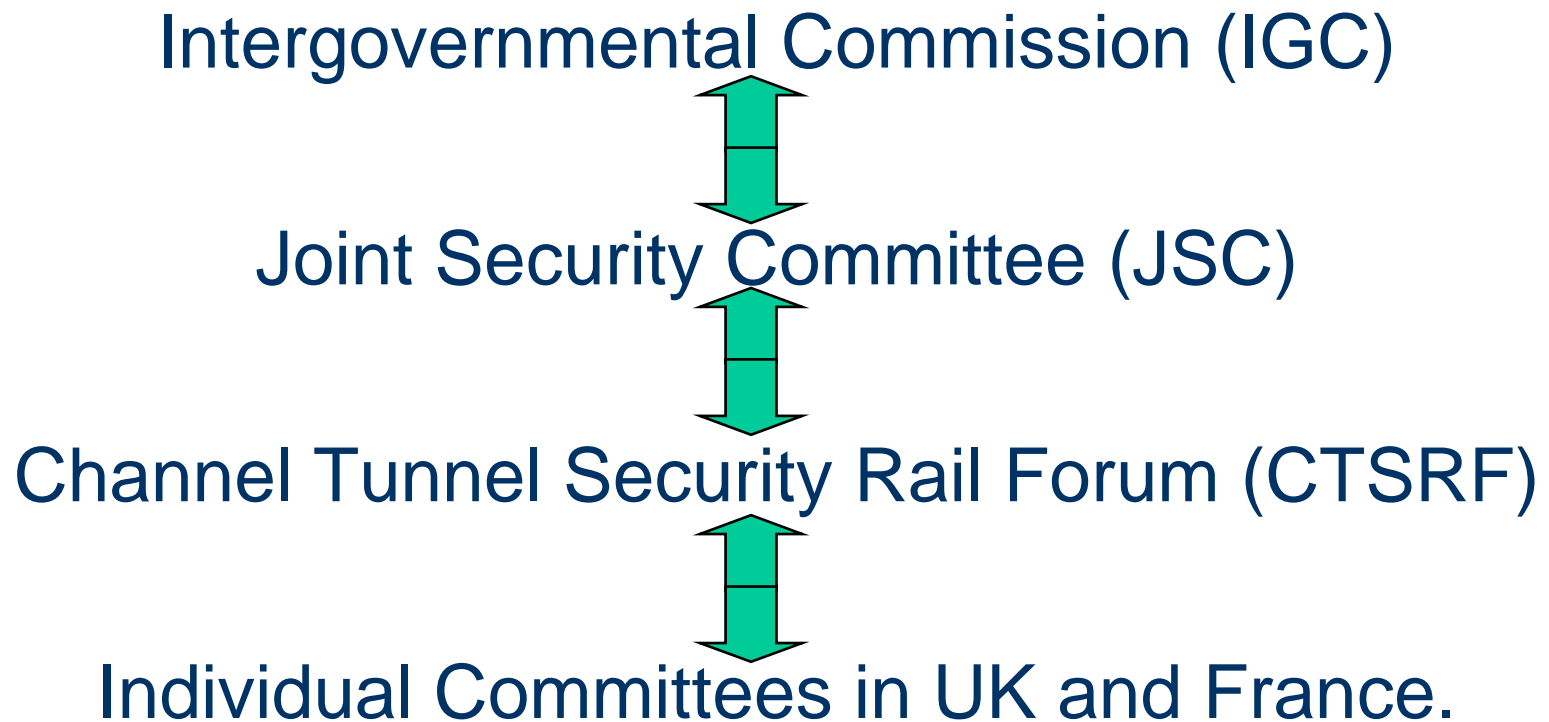


What are the security measures?

- Physical – access control to certain Restricted Areas
- Procedural – searching/screening, pass regimes, security plans and committees
- Personnel – training competence based
- Vigilance – passenger and staff awareness
- Response – contingency plans enable operators to respond to security incidents from unattended items or suspicious behaviour to an attack.



COMMITTEE STRUCTURE:



Working with new operators & routes

- Deutsche Bahn
 - Provided advice on stations and depots
 - Gave AiP to DB security programme
- London Sleeper Company
 - Reviewing their security programme.



UK/Fr Declaration of Intent (DoI)

- Provides a single document for new and existing operators
- All types of operators captured
- Consistency and comparability across the network
- Consists of a principles document and five annexes setting out security requirements
- Next stage is consultation with operators.

Challenges

- Responding appropriately to all types of attack scenarios
- Protecting people and infrastructure transport targets
- To maintain Schengen and UK border controls
- The role of the EU in land transport security
- Protecting public confidence
- Balancing security with keeping people and goods moving freely.

Conclusion

- Transport is likely to remain a terrorist target and the Channel Tunnel is an attractive and symbolic target
- Transport security is an important part of both Government's counter-terrorism programme
- A risk based approach and proportionate measures are the most effective method to mitigate terrorist threats and allow expansion of the market
- Border security will remain a key priority for the UK
- Land transport security is not an EU competence
- Effective security is achieved through the collective efforts of – government, police, operators & travelling public.



Thank you



Roundtable discussion

Table ronde

All

Key questions

What can be improved...

In terms of transparency and governance?

In IGC's regulatory approach and how we work with you?

In implementing new European legislation?

How would you like to be kept informed?



Summary and closing remarks

Résumé et réflexions finales

Chris Irwin

Key Conclusions

Thank you for your active participation

Key points noted:

- (à remplir pendant la réunion)

Next steps

We will prepare a report of today's discussions

We will use the findings to inform our work plans

We will keep in touch with you

We are happy to arrange bi-lateral meetings to discuss these topics or others



Thank you!

Merci !