

Agreement between the National Safety Authorities of the French Republic and of the United Kingdom and the Channel Tunnel Intergovernmental Commission concerning cooperation in the field of safety and interoperability of railway activities

The Parties

- *Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)*, represented by Laurent Cebulski, Director-General, acting pursuant to *décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire*
- Office of Rail and Road (ORR), represented by Ian Prosser, CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, acting pursuant to the Railways Act 2005 and the railway safety purposes of ORR.
- Channel Tunnel Intergovernmental Commission (IGC), represented by Geoffrey Podger CB, Chairman, acting pursuant to article 10 of Treaty of Canterbury

Hereby agree as follows:

1. Introduction

1.1. Acronyms

The acronyms used in this agreement are listed below:

- **APOM** : Authorisation for Placing On the Market
- **NSA** : National Safety Authority
- **SA**: Safety Authorisation
- **SC** : Safety Certificate
- **SMS** : Safety Management System
- **RU** : Railway Undertaking
- **EPSF**: Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (NSA France)
- **IGC**: Channel Tunnel Intergovernmental Commission
- **IM**: Infrastructure Manager
- **ORR**: Office of Rail and Road (NSA UK)

Accord entre les Autorités Nationales de Sécurité de la République française et du Royaume-Uni et la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche concernant la coopération dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité des activités ferroviaires

Les parties

- Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), représenté par Laurent Cebulski, Directeur Général, agissant conformément au décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.
- *Office of Rail and Road (ORR)*, représenté par Ian Prosser, CBE, Directeur de la Sécurité Ferroviaire et Inspecteur en Chef des Chemins de Fer de Sa Majesté, agissant conformément au *Railways Act 2005 and the railway safety purposes of ORR*
- Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG), représentée par Geoffrey Podger CB, Président, agissant conformément à l'article 10 du traité de Cantorbéry

Conviennent :

1. Introduction

1.1. Acronymes

Sont listés ci-dessous les acronymes utilisés dans le présent accord :

- **AMM** : Autorisation de Mise sur le Marché
- **ANS** : Autorité Nationale de Sécurité
- **AS** : Agrément de Sécurité
- **CS** : Certificat de Sécurité
- **SGS** : Système de Gestion de la Sécurité
- **EF** : Entreprise Ferroviaire
- **EPSF** : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (ANS France)
- **CIG** : Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

1.2. Definitions

Safety Certificate (SC): includes safety certificates issued by ORR, safety certificates issued by IGC, and single safety certificates issued by either EPSF or the European Union Agency for Railways.

Authorisation for placing on the market (APOM): includes vehicle and vehicle type authorisation for placing on the market. It includes authorisation for renewals and upgrades.

1.3. Context

This agreement is entered into between EPSF, ORR and IGC.

This agreement concerns the cooperation between the parties regarding railway activities between France and the United Kingdom connected to the operation of the Channel Fixed Link and international rail traffic (passengers, freight, road vehicle shuttles, IM trains, etc.). The applicable railway safety legislation of UK and France on the safety of the Fixed Link, set out in part 2.1 of this agreement, require the NSAs to co-operate in the execution of their NSA tasks in relation to the Fixed Link.

This agreement is without prejudice to the principle of territorial and legal competence attributed to each NSA. The agreement does not in any way limit the respective competences conferred on the parties.

In general terms, the purpose of the cooperation established between the parties is to maintain at least an equivalent level of safety on both sides of the border, whilst at the same time avoiding creating duplication, omission or conflict in terms of the actions to be taken by operators. This collaboration also includes the sharing of information concerning aspects of the safety of railway traffic and also the measures to be taken identified by one party which are relevant to the other.

As a minimum, the parties agree to inform each other before they take an action or decision that could reasonably be expected to have an impact on the activities or decisions of the other parties.

- **GI** : Gestionnaire de l'Infrastructure
- **ORR** : Office of Rail and Road (NSA UK)

1.2. Définitions

Certificat de sécurité (CS) : ce terme comprend les certificats de sécurité délivrés par l'ORR, les certificats de sécurité délivrés par la CIG et les certificats de sécurité unique délivrés soit par l'EPSF soit par l'Agence de l'Union Européenne pour les chemins de fer.

Autorisation de Mise sur le Marché (AMM) : ce terme comprend les autorisations de mise sur le marché de véhicules et de type de véhicules. Cela inclut également les autorisations relatives aux renouvellements et réaménagements.

1.3. Contexte

Cet accord est conclu entre l'EPSF, l'ORR et la CIG.

Cet accord concerne la coopération entre les parties concernant les activités ferroviaires entre la France et le Royaume-Uni liées à l'exploitation de la liaison fixe trans-Manche et au trafic ferroviaire international (passagers, fret, navettes de véhicules routiers, trains du GI, etc.). La législation applicable en matière de sécurité ferroviaire du Royaume-Uni et de la France sur la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, conformément aux dispositions de l'article 2.1 de cet accord, exigent que les ANS coopèrent dans l'exécution de leurs tâches en relation avec la liaison fixe.

Cet accord est sans préjudice du principe de compétence territoriale et légale attribué à chaque ANS. L'accord ne limite en aucune façon les compétences respectives conférées aux parties.

D'une manière générale, l'objectif de la coopération établie entre les parties est de maintenir un niveau de sécurité au moins équivalent des deux côtés de la frontière, tout en évitant de créer des doublons, des omissions ou des conflits en ce qui concerne les mesures à prendre par les opérateurs. Cette collaboration comprend également l'échange d'informations relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ainsi qu'aux mesures à prendre identifiées par une partie intéressant une autre.

A minima les parties conviennent de s'informer mutuellement avant de prendre une mesure ou une décision dont on pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait un impact sur les activités ou les décisions des autres parties.

1.1. Structure of the agreement

This agreement sets out the general cooperation arrangements between the parties in line with the relevant European, French and UK regulations. The technical and organisational approaches are detailed in the technical appendices described in article 3.

The technical appendices may be signed and amended separately at different times to the present agreement, in accordance with the arrangements described in articles 6.2 and 7.

For the EPSF, the agreement and the technical appendices are signed by the EPSF's Director-General.

For the ORR, the agreement and the technical appendices are signed by the ORR Director of Railway Safety.

For the IGC, the agreement and the technical appendices are signed by the IGC Chairman.

2. GENERAL

2.1. Legal basis

This agreement falls within the framework of the following International, European, French and UK regulations.

2.1.1. Binational measures

- Treaty of Canterbury – Treaty between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the French Republic concerning the Construction and Operation by Private Concessionaires of a Channel Fixed Link dated 12 February 1986
- The quadripartite Concession Agreement dated 14 March 1986 between the French and UK Governments and the Channel Tunnel Group Limited and France Manche S.A.

2.1.2. European regulation (in force in relation to the French part of the Tunnel)

- Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union

1.1. Structure de l'accord

Le présent accord définit les modalités générales de coopération entre les parties, conformément aux réglementations européenne, française et britannique applicables en la matière. Les modalités techniques et organisationnelles sont détaillées dans les annexes techniques décrites à l'article 3.

Les annexes techniques peuvent être signées et modifiées indépendamment du présent accord et à tout moment, selon les modalités décrites aux articles 6.2 et 7.

Pour l'EPSF, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Directeur Général de l'EPSF.

Pour l'ORR, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Directeur de la Sécurité Ferroviaire de l'ORR.

Pour la CIG, l'accord et les annexes techniques sont signés par le Président de la CIG.

2. GENERALITES

2.1. Base juridique

Cet accord s'inscrit dans le cadre des réglementations internationales, européennes, françaises et britanniques suivantes.

2.1.1. Accords binationaux

- Traité de Canterbury - 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
- Le contrat de concession quadripartite conclu le 14 mars 1986 entre les gouvernements français et britannique et the Channel Tunnel Group Limited et France Manche S.A.

2.1.2. Réglementation européenne (en vigueur sur la partie française du tunnel)

- 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

- Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety
- Commission Implementing Regulation (EU) 2018/545 of 4 April 2018 establishing practical arrangements for the railway vehicle authorisation and railway vehicle type authorisation process pursuant to Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council
- Commission Delegated Regulation (EU) 2018/761 of 16 February 2018 establishing common safety methods for supervision by national safety authorities after the issue of a single safety certificate or a safety authorisation pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 1077/2012
- Commission Implementing Regulation (EU) 2018/763 of 9 April 2018 establishing practical arrangements for issuing single safety certificates to railway undertakings pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council, and repealing Commission Regulation (EC) No 653/2007
- Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010
- Commission Implementing Regulation (EU) 2019/250 of 12 February 2019 on the templates for 'EC' declarations and certificates for railway interoperability constituents and subsystems, on the model of declaration of conformity to an authorised railway vehicle type and on the 'EC' verification procedures for subsystems in accordance with Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 201/2011
- Commission Implementing Regulation (EU) 2019/779 of 16 May 2019 laying down detailed provisions on a system of certification of entities in charge of maintenance of vehicles pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 445/2011
- Regulation (EU) 2020/2222 of the European parliament and of the council of 23 December 2020 on certain aspects of railway safety and connectivity with regard to the cross-border infrastructure linking the Union and the United Kingdom through the Channel Fixed Link
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 sur la sécurité ferroviaire
- Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil
- Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 1077/2012 de la Commission
- Règlement d'exécution (UE) 2018/763 du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) no 653/2007 de la Commission
- Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) no 1158/2010 et (UE) no 1169/2010
- Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations «CE» et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification «CE» des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) no 201/2011 de la Commission
- Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 445/2011 de la Commission
- Règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne

l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche

2.1.3. French regulation

- *Décret n°2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche*

2.1.4. UK regulation

- The Health & Safety at Work etc. Act 1974
- The Channel Tunnel Act 1987
- The Railways Act 2005
- The Railways and Other Guided Transport System (Safety) Regulations 2006, as amended
- The Railways (Interoperability) Regulations 2011, as amended
- Regulation 2018/545/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/761/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/762/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2018/763/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2019/250/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- Regulation 2019/779/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021
- The Channel Tunnel (Safety) Order 2007, giving effect to the IGC regulation on the safety of the Fixed Link of 24 January 2007, as amended (the bi-national regulation)

2.2. Shared principles on cross-border traffic

The parties undertake to cooperate and coordinate their activities in order to implement common approaches to the authorisation and supervision of railway operators (and vehicles) operating services between France and the United Kingdom.

In particular, the aim is to ensure that the safety management system implemented by each railway operator guarantees knowledge and compliance with the relevant national rules on the area of operation in question, taking into account the specific features of border sections where appropriate.

In relation specifically to the Fixed Link, the parties recognise the need for the IM to operate a single SMS in the whole of the Fixed Link and the parties undertake

2.1.3. Règlementation française

- Décret n°2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

2.1.4. Règlementation britannique

- *The Health & Safety at Work etc. Act 1974*
- *The Channel Tunnel Act 1987*
- *The Railways Act 2005*
- *The Railways and Other Guided Transport System (Safety) Regulations 2006, as amended*
- *The Railways (Interoperability) Regulations 2011, as amended*
- *Regulation 2018/545/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/761/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/762/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2018/763/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2019/250/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *Regulation 2019/779/EU, as retained in UK legislation from 1 January 2021*
- *The Channel Tunnel (Safety) Order 2007, giving effect to the IGC regulation on the safety of the Fixed Link of 24 January 2007, as amended (the bi-national regulation)*

2.2. Orientations partagées sur le trafic transfrontalier

Les parties s'engagent à coopérer et à coordonner leurs activités afin de mettre en œuvre des approches communes pour l'autorisation et la surveillance des opérateurs ferroviaires (et des véhicules) exploitant des services entre la France et le Royaume-Uni.

Il s'agit notamment de veiller à ce que le système de gestion de la sécurité mis en œuvre par chaque opérateur ferroviaire garantisse la connaissance et le respect des règles nationales applicables dans le domaine d'exploitation en question, en tenant compte, le cas échéant, des spécificités des sections frontalières.

En ce qui concerne spécifiquement la liaison fixe, les parties reconnaissent la nécessité pour le gestionnaire de l'infrastructure de mettre en œuvre un seul système

to deliver their activities in a way that ensures the IM can achieve this.

2.3. Scope

This Agreement shall apply:

- To the SC, APOM, Infrastructure authorisation for placing into service and SA applications in the Channel Fixed Link;
- To the supervision of RUs on the French and British territories (including in the Channel Fixed Link);
- To the supervision of the IM in the Channel Fixed Link ;

3. CONTENT OF THE COOPERATION AGREEMENT

3.1. Border sections definition

The validity of the SC and the APOM in the cross border area of the neighbouring country requires a precise and shared definition of the limit of the border sections. In accordance with regulations set out in article 2.1, the definition of border sections must be established according to similar characteristics and operating rules for the two networks.

Appendix I describes the cross - border area between France and the United Kingdom as well as a functional definition of the operational limits of each area.

3.2. Authorisations

3.2.1. Railway vehicle authorisation for placing on the market and vehicle type authorisation

In accordance with regulations set out in article 2.1, the placing on the market of a vehicle within the area defined in Appendix I to this agreement must be authorised by the competent parties. Recognising the need of applicants to implement common requirements regarding safety and interoperability across its activities on both UK and French territory, this cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated authorisations . In particular, the parties agree to set up arrangements to consult the other

de gestion de la sécurité sur l'ensemble de la liaison fixe et elles s'engagent à mener leurs activités de manière à ce que le gestionnaire de l'infrastructure puisse y parvenir.

2.3. Champ d'application

Le présent accord s'applique :

- Aux CS, aux l'AMM, aux autorisations de mise en service des infrastructures et aux demandes d'AS dans le périmètre de la liaison fixe trans-Manche ;
- À la surveillance des EF sur les territoires français et britannique (y compris sur la liaison fixe trans-Manche) ;
- À la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure dans le périmètre de la liaison fixe trans-Manche ;

3. CONTENU DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

3.1. Définition des sections frontières

La validité du CS et de l'AMM sur la section frontière du pays voisin nécessite une définition précise et partagée de la limite des sections frontières. Conformément à la réglementation mentionnée à l'article 2.1, la définition des sections frontières doit être établie selon des caractéristiques et des règles d'exploitation similaires pour les deux réseaux.

L'annexe I présente les sections frontières entre la France et le Royaume-Uni ainsi qu'une définition fonctionnelle des limites opérationnelles de chaque section.

3.2. Autorisations

3.2.1. Autorisation de mise sur le marché des véhicules ferroviaires et autorisation par type de véhicule

Conformément aux dispositions de l'article 2.1 et sur le territoire défini à l'annexe I, la mise sur le marché d'un véhicule ferroviaire doit être autorisée par les parties compétentes. Reconnaissant la nécessité pour le demandeur de mettre en œuvre des exigences communes en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le cadre de ses activités sur les territoires britannique et français, cet accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place

competent party or parties systematically on each application for authorisation.

Appendix II sets out the practical arrangements for issuing a vehicle APOM in cross border areas.

3.2.2. Infrastructure authorisation for placing into service

In accordance with regulations set out in article 2.1, within the territory of the Channel Fixed Link, the placing into service of a fixed subsystem must be authorised by the competent parties. Recognising the need of the IM to implement common requirements regarding safety and interoperability across its activities on both UK and French territory, this cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated authorisations arrangements. In particular, the parties agree to set up systematic consultation between the competent parties for each application for authorisation.

Appendix VI sets out the practical arrangements for issuing authorisations for fixed subsystems within the Fixed Link.

3.2.3. Safety Certificate

In accordance with regulations set out in article 2.1, the SC issued on the territory of France or the United Kingdom may be valid in the neighbouring state without extension of the area of operation, and under certain conditions, in the cross-border area as defined in Appendix I to this Agreement. The present cooperation agreement is intended to provide a framework for coordinated certification arrangements. In particular, the parties agree to set up arrangements to consult the other competent parties systematically on each application for certification.

Appendix III sets out the practical arrangements for issuing the Safety Certificates in relation to the cross-border area.

3.2.4. Safety Authorisation

In accordance with regulations set out in article 2.1, the IM is able to manage and operate railway infrastructure and Shuttle services for road vehicles subject to

une consultation systématique des parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe II présente les modalités pratiques de délivrance d'une AMM dans le périmètre des sections frontières.

3.2.2. Autorisation de mise en service des infrastructures

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, sur le territoire de la liaison fixe trans-Manche, la mise sur le marché d'un sous-système fixe doit être autorisée par les parties compétentes. Reconnaissant la nécessité pour le GI de mettre en œuvre des exigences communes en matière de sécurité et d'interopérabilité dans le cadre de ses activités sur les territoires britannique et français, cet accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place une consultation systématique entre les parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe VI présente les modalités pratiques de délivrance des autorisations pour les sous-systèmes fixes au sein de la liaison fixe trans-Manche.

3.2.3. Certificat de sécurité

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, le CS délivré sur le territoire français ou britannique peut être valable sans extension du domaine d'exploitation, et sous certaines conditions, sur la section frontière de l'Etat voisin telle que définie à l'annexe I du présent accord. Le présent accord de coopération vise à encadrer les modalités d'autorisations coordonnées. En particulier, les parties conviennent de mettre en place une consultation systématique des parties compétentes pour chaque demande d'autorisation.

L'annexe III présente les modalités pratiques de délivrance des certificats de sécurité relatifs aux sections frontières.

3.2.4. Agrément de sécurité

Conformément aux dispositions de l'article 2.1, le GI est en mesure de gérer et d'exploiter l'infrastructure ferroviaire et les services de navette pour les véhicules

obtaining a safety authorisation from the competent parties.

In the case of the Fixed Link, the competent parties shall cooperate in order to issue the necessary safety authorisations. The aim is to examine and issue safety authorisations for the Fixed Link in a coordinated and simultaneous manner.

Appendix IV sets out the practical arrangements for cooperation on safety authorisations.

3.3. Supervision

In accordance with regulations set out in article 2.1, common safety methods are established for the supervision by competent parties of the safety management activities of RUs after the issuing of SC and of IMs managing cross-border infrastructures after the issuing of safety authorisations.

The applicable legal framework also specifies the need for coordination between competent parties.

Appendix V sets out the practical arrangements for cooperation in the supervision of RUs and IMs.

3.4. Vehicle register

The competent parties undertake to cooperate and coordinate their activities regarding the registration of vehicles.

3.5. Test

For tests in cross-border areas that require trains running on the territory of both France and the United Kingdom, the competent parties shall coordinate their activities to issue the temporary authorisation.

In the event of a breach of safety, the competent parties may withdraw this authorisation at any time. They should inform each other when they take any urgent safety measures.

routiers sous réserve de l'obtention d'un agrément de sécurité auprès des parties compétentes.

Dans le cas de la Liaison Fixe trans-Manche, les parties compétentes coopèrent afin de délivrer les agréments de sécurité nécessaires. L'objectif est d'examiner et de délivrer les agréments de sécurité pour la Liaison Fixe trans-Manche de manière coordonnée et simultanée.

L'annexe IV présente les modalités pratiques de la coopération en matière d'agréments de sécurité.

3.3. Surveillance

Conformément aux dispositions énoncées à l'article 2.1, des méthodes de sécurité communes sont établies pour la surveillance par les parties compétentes des activités de gestion de la sécurité des EF après la délivrance du CS d'une part, et du GI gérant l'infrastructure transfrontalière après la délivrance des AS, d'autre part.

Le cadre juridique applicable précise également la nécessité d'une coordination entre les parties compétentes.

L'annexe V présente les modalités pratiques de la coopération en matière de surveillance des EF et des GI.

3.4. Registre des véhicules

Les parties compétentes s'engagent à coopérer et à coordonner leurs activités concernant l'immatriculation des véhicules.

3.5. Essai

Pour les essais dans les zones transfrontalières qui nécessitent que les trains circulent à la fois sur le territoire de la France et du Royaume-Uni, les parties compétentes coordonnent leurs activités pour délivrer l'autorisation temporaire.

En cas d'atteinte à la sécurité, les parties compétentes peuvent retirer cette autorisation à tout moment. Elles doivent s'informer mutuellement lorsqu'elles prennent des mesures de sécurité urgentes.

3.6. Cooperation on incidents and accidents

The parties undertake, in the event of incidents or accidents on the border sections, to cooperate and share relevant information rapidly. They undertake, as far as possible and in accordance with the relevant rules of confidentiality, to exchange relevant information and assessments relating to the reports and recommendations of national rail investigation bodies.

4. COMMUNICATION

4.1. Exchanges between the parties

The parties undertake to communicate any significant event that could impact on or be of interest to each other as soon as possible.

The parties also undertake to inform the others on authorisation or control processes provided for in this agreement or in the technical appendices as soon as possible, in particular in the event of any failure to comply with the deadlines relating to authorisation and assessment activities.

Under this agreement, the parties undertake to exchange good practices and make their specific experiences and feedback available to the other parties so as to improve the NSAs' performance of the duties devolved to them and to support continuous improvement in the safety performance of the railway system.

The parties hereby agree to inform each other in good time of any difficulties they may encounter in applying this agreement. In the event of any disagreement concerning the interpretation or implementation of the agreement, the parties shall endeavour to resolve their dispute amicably and as soon as possible.

The parties shall inform each other without delay of any proposed developments in the legal framework for railway safety and interoperability applicable to cross-border operations or the Fixed Link. Where developments have the potential to create variance between the requirements applicable on UK and French territory, the parties shall co-operate promptly to consider the equivalence of their requirements and determine if compliance can be cross-accepted on each other's territories.

3.6. Coopération en matière d'incidents et d'accidents

Les parties s'engagent, en cas d'incidents ou d'accidents sur les sections frontalières, à coopérer et à partager rapidement les informations pertinentes. Elles s'engagent, dans la mesure du possible et conformément aux règles de confidentialité applicables, à échanger les informations et les évaluations pertinentes relatives aux rapports et aux recommandations des organismes nationaux d'enquête ferroviaire.

4. COMMUNICATION

4.1. Échanges entre les parties

Les parties s'engagent à communiquer dans les meilleurs délais tout événement significatif qui pourrait avoir un impact ou un intérêt pour l'ensemble des parties.

Les parties s'engagent également à informer l'ensemble des parties dans les meilleurs délais des processus d'autorisation ou de contrôle prévus dans le présent accord ou dans les annexes techniques, notamment en cas de non-respect des délais relatifs aux activités d'autorisation et d'évaluation.

Dans le cadre du présent accord, les parties s'engagent à échanger les bonnes pratiques et à mettre leurs expériences spécifiques et leur retour d'information à la disposition de leurs partenaires afin d'améliorer l'exécution par les ANS des tâches qui leur sont dévolues et de soutenir l'amélioration continue des performances de sécurité du système ferroviaire.

Les parties conviennent d'informer l'ensemble des parties en temps utile de toute difficulté qu'elles pourraient rencontrer dans la mise en œuvre du présent accord. En cas de difficulté concernant l'interprétation ou la mise en œuvre de l'accord, les parties s'efforcent de résoudre leur différend à l'amiable et dans les meilleurs délais.

Les parties s'informent mutuellement et sans délai de toute évolution proposée du cadre juridique pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire applicable aux opérations transfrontalières ou à la Liaison Fixe. Lorsque des développements sont susceptibles de créer des divergences entre les exigences applicables sur les territoires britannique et français, les parties coopèrent rapidement pour examiner l'équivalence de leurs exigences et déterminer si la conformité peut être

acceptée de manière réciproque sur leurs territoires respectifs.

4.2. Nomination of each party's contact persons

Each party shall identify and nominate contact persons from their authority with the following responsibilities:

- A contact person responsible for monitoring the agreement. This contact person shall also arrange for the technical, organisational and strategic decisions to be endorsed by the relevant senior managers
- A technical contact person or persons responsible for the organisation and monitoring of joint authorisation applications.
- A technical contact person or persons responsible for the organisation and monitoring of joint supervision activities

The nominated contact persons from authorities shall provide an e-mail address and a telephone number for direct exchanges between the parties concerned.

4.3. Publication of this Agreement and its Technical Appendixes

The present agreement shall enter into force upon signatures by parties in accordance with the terms and conditions outlined in Article 7

The parties agree to publish the agreement on their websites.

In addition, the parties undertake to inform and communicate with affected stakeholders on this agreement as soon as possible upon its adoption.

4.2. Désignation des personnes de contact de chaque partie

Chaque partie identifie et nomme des personnes de contact de son autorité ayant les responsabilités suivantes :

- Une personne de contact responsable du suivi de l'accord. Cette personne de contact prend également les dispositions nécessaires pour que les décisions techniques, organisationnelles et stratégiques soient approuvées par les cadres supérieurs concernés.
- Une ou plusieurs personnes de contact techniques responsables de l'organisation et du suivi des demandes conjointes d'autorisation,
- Une ou plusieurs personnes de contact techniques responsables de l'organisation et du suivi des activités de surveillance conjointe.

Les personnes de contact désignées par les autorités fournissent une adresse électronique et un numéro de téléphone pour les échanges directs entre les parties concernées.

4.3. Publication du présent accord et de ses appendices techniques

Le présent accord entrera en vigueur dès sa signature par les parties conformément aux conditions énoncées à l'article 7.

Les parties s'engagent à publier l'accord sur leur site Internet.

En outre, les parties s'engagent à informer et à communiquer avec le secteur sur le présent accord dès que possible après son adoption.

5. CONFIDENTIALITY

Subject to international, European and national regulations on the right of access to documents, the parties undertake to keep confidential any document or information shared between them. The parties shall be responsible for the respect of this obligation by their own staff.

Unless the relevant parties have agreed to the disclosure of information or it is already in the public domain, the obligation of confidentiality shall apply in particular to the annual safety reports of the RUs, the programmes and monitoring reports of the NSAs, information freely communicated by persons in the course of monitoring activities, as well as safety event information gathered by the NSAs.

Such information shall be handled in compliance with the relevant European and national regulations on the protection of individuals and relating to the processing of personal data.

Where a third party demands access or disclosure of confidential documents or information under this Article to one of the parties, which has been communicated to it by the other party, the party referred shall redirect the request to the NSA that originally provided the documents or information concerned. Requests shall be dealt with within a reasonable period of time consistent with the national law of the NSA concerned whether or not the request is admissible.

The present confidentiality obligation shall remain in force after termination of the present Agreement.

6. MONITORING OF THE AGREEMENT AND AMENDMENTS

6.1. Agreement monitoring meetings

When following-up this cooperation Agreement, the parties shall meet regularly – in principle at least once a year, as and when necessary and at the request of at least one party. During such meetings, the parties may make proposals based on the experience of applying the cooperation agreement.

If at least one of the parties expresses the need, additional meetings may be held.

Unless otherwise agreed, the participants to the meetings shall include the signatories to this agreement

5. CONFIDENTIALITÉ

Sous réserve des réglementations internationales, européennes et nationales en matière de droit d'accès aux documents administratifs, les parties s'engagent à garantir la confidentialité de tous documents et informations qu'elles se seront échangées. Les parties sont responsables du respect de cette obligation par leur propre personnel.

Sauf si les parties concernées ont accepté la divulgation d'informations ou si celles-ci sont déjà dans le domaine public, l'obligation de confidentialité vaut en particulier pour les rapports annuels de sécurité des EF, les programmes et les rapports de surveillance des ANS, les informations communiquées librement par les personnes au cours d'activités de surveillance, ainsi que les événements de sécurité collectés entre les ANS.

Les informations sont traitées dans le respect de la réglementation européenne et nationale applicable en matière de protection des personnes physiques quant au traitement de données à caractère personnel.

Lorsqu'un tiers saisit l'une des parties d'une demande d'accès ou de divulgation à des documents ou informations confidentiels en vertu du présent article, qui lui ont été communiquées par une autre partie, la partie saisie redirige la demande vers la partie à l'origine des documents ou informations concernés. Les demandes sont traitées dans un délai raisonnable compatible avec le droit national de l'ANS concernée que cette demande soit recevable ou non.

La présente obligation de confidentialité demeure après l'extinction du présent accord.

6. SUIVI DE L'ACCORD ET DES MODIFICATIONS

6.1. Réunions de suivi des accords

Dans le cadre du suivi du présent accord de coopération, les parties se réunissent régulièrement - en principe au moins une fois par an - en fonction des besoins et à la demande d'au moins une des parties. Au cours de ces réunions, les parties peuvent faire des propositions pour la mise en œuvre de l'accord de coopération.

Si au moins une des parties en exprime le besoin, des réunions supplémentaires peuvent être organisées.

Sauf convention contraire, les participants aux réunions comprennent les signataires du présent accord (ou leur

(or their representative) and the nominated contact persons or persons authorised to act in their place.

Meetings shall take place alternately in the UK and France or via electronic means, with the host party acting as Chair.

The working language of meetings will be decided by agreement of the parties, with the host party arranging interpretation, as necessary.

6.2. Working Groups

The Parties agree to set up a working group to coordinate their activities in scope of this agreement (authorisation and supervision activities). Progress and decisions of the working group shall be presented at the meeting(s) of the NSAs envisaged in Article 6.1.

The working group shall meet at least four times per year, alternately in the UK and France or via electronic means, unless the parties agree otherwise.

Unless otherwise agreed, the participants to the meetings shall include the relevant technical contact persons or persons authorised to act in their place.

The working language of meetings will be decided by agreement of the parties, with the host party arranging interpretation as necessary.

The parties agree to provide an appropriate and balanced level of resource and expertise to the meetings and activities of the working group.

By agreement of the parties, relevant stakeholders (for example : RUs, IM, etc.) may be invited to participate in Working Group meetings.

6.3. Amendments to the Agreement and the Technical Appendices

The Parties agree that the terms and conditions of the present Agreement and the Technical Appendices will be reviewed at the request of either party. A comprehensive drafting proposal shall be submitted by the requesting party to the other party for comment and agreement prior to adoption. The parties shall use their best endeavours to devise a mutually acceptable version, to the benefit of both parties.

représentant) et les personnes de contact désignées ou les personnes autorisées à agir à leur place.

Les réunions se tiennent alternativement au Royaume-Uni et en France ou par visioconférence , la partie hôte assurant la présidence.

La langue de travail des réunions est déterminée par accord entre les parties, la partie hôte assurant l'interprétation si nécessaire.

6.2. Groupes de Travail

Les parties conviennent de mettre en place un groupe de travail pour coordonner leurs activités dans le cadre du présent accord (activités d'autorisation et de surveillance). Les progrès et les décisions du groupe de travail sont présentés lors de la ou des réunions des parties prévues à l'article 6.1.

Le groupe de travail se réunit au moins quatre fois par an, alternativement au Royaume-Uni et en France ou par visioconférence, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

Sauf accord contraire, les participants aux réunions comprennent les personnes de contact techniques concernées ou les personnes autorisées à agir à leur place.

La langue de travail des réunions est déterminée par accord entre les parties, la partie hôte assurant l'interprétation si nécessaire.

Les parties conviennent de fournir un niveau approprié et équilibré de ressources et d'expertise pour les réunions et les activités du groupe de travail.

Sous réserve de l'accord des parties, des acteurs pertinents (par exemple: EF, GI, etc.) peuvent être invités à participer aux réunions des groupes de travail.

6.3. Modifications de l'accord et des annexes techniques

Les parties conviennent que les termes et conditions du présent accord et des annexes techniques seront réexaminés à la demande de l'une ou l'autre partie. Une proposition de rédaction complète est soumise par la partie requérante à l'autre partie pour commentaires et accord avant adoption. Les parties font tout leur possible pour élaborer une version mutuellement acceptable, dans l'intérêt des deux parties.

Upon signature by both parties, a consolidated version of the Agreement and the Appendices shall be made available in accordance with Article 4.3.

7. ENTRY IN FORCE AND VALIDITY

This agreement shall enter into force as from 1 January 2021 upon signature by all parties.

Each Technical Appendix shall enter into force upon signature by all parties and may be amended by written agreement of the parties.

Each party may decide at any time unilaterally to terminate this Agreement subject to providing 3 (three) months' notice to the other party. Such termination shall be notified by registered letter with acknowledgement of receipt to the other party to the present Agreement. Parties will continue to be bound by their obligations under the Agreement during the notice period.

TECHNICAL APPENDICES

Appendix I: Definition of border sections

Appendix II: Authorisation to place a vehicle on the market

Appendix III: Safety Certificate

Appendix IV: Safety Authorisation

Appendix V: Supervision

Appendix VI: Infrastructure authorisation for placing on the market

Dès la signature par les deux parties, une version consolidée de l'accord et des annexes est mise à disposition conformément à l'article 4.3.

7. ENTRÉE EN VIGUEUR ET VALIDITÉ

Le présent accord entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021 dès sa signature par l'ensemble des parties.

Chaque annexe technique entre en vigueur dès sa signature par toutes les parties et peut être modifiée par accord écrit des parties.

Chaque partie peut décider à tout moment de résilier unilatéralement le présent accord moyennant un préavis de 3 (trois) mois à l'autre partie. Cette résiliation est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre partie au présent accord. Les parties continueront à être liées par leurs obligations au titre du présent accord pendant la période de préavis.

ANNEXES TECHNIQUES

Annexe I : Définition des sections frontières

Annexe II : Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule

Annexe III : Certificat de sécurité

Annexe IV : Agrément de sécurité

Annexe V : Surveillance

Annexe VI : Autorisation de mise sur le marché des infrastructures

Date : 7 January 2021



Ian Prosser CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, Office of Rail and Road (ORR)

Date : 7 January 2021



Geoffrey Podger CB, Président de la Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG)

Date : 7 January 2021



Laurent Cébulski, Directeur Général de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Agreement between the National Safety Authorities of the French Republic and of the United Kingdom and the Channel Tunnel Intergovernmental Commission concerning cooperation in the field of safety and interoperability of railway activities

Accord entre les Autorités Nationales de Sécurité de la République française et du Royaume-Uni et la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche concernant la coopération dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité des activités ferroviaires

Appendix I : Cross border section definition

Annexe I : Définition de la section frontière

1. Scope

The validity of the SC and the APOM in the cross border area of the neighbouring country requires a precise and shared definition of the limit of the border sections. In accordance with the legal framework described in the agreement, the definition of border sections must be established according to similar characteristics and operating rules for the two networks.

This appendix details the cross border area between France and the United-Kingdom .

2. Cross border area between France and the United-Kingdom and operational limits

The defined border section means :

- The railway line located between :
 - in France : the passenger station "Calais Frethun" and the freight yards "Chantier Faisceau Tunnel" and "Chantier Faisceau Local"; and
 - in the UK : the passenger station "Ashford International" and the freight yard "Dollands Moor".
- For the French side the operational limit of the border area can be defined as the following tracks. Namely :
 - Freight :

1. Champ d'application

La validité du CS et de l'AMM sur la section frontière du pays voisin nécessite une définition précise et partagée de la limite des sections frontières. Conformément au cadre juridique décrit dans l'accord, la définition des sections frontières doit être établie en fonction de caractéristiques et de règles d'exploitation similaires sur les deux réseaux.

Cette annexe décrit les sections frontières entre la France et le Royaume-Uni.

2. Sections frontières entre la France et le Royaume-Uni et limites opérationnelles

La section frontière définie comprend:

- la ligne ferroviaire située entre :
 - en France : la gare voyageurs "Calais Frethun" et les chantiers fret "Chantier Faisceau Tunnel" et « Chantier Faisceau Local » ; et
 - au Royaume-Uni : la gare voyageurs "Ashford International" et le chantier fret "Dollands Moor".
- Pour la partie française, la limite opérationnelle de la section frontière peut être définie comme l'ensemble des voies suivantes :
 - Fret :

- "Chantier Faisceau Tunnel" of Calais Frethun station (normal operations and shunting moves)
 - tracks n° 11, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21 and 22
 - sidings n° 201, 203, 205 and 225
- "Chantier Faisceau Local" of Calais Frethun station (for shunting moves only)
 - Sidings n° 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 and 58
- Passenger : main tracks 3 and 4 of the station *Calais Frethun* (normal operations and shunting moves, without stabling capacity)

The precise limits of the establishment and shunting operations are detailed in the local operating instructions "*Gare de Calais*", which can be consulted at SNCF-Réseau.

- For the British side, the border area, limits and shunting operations are detailed in documents which can be consulted at Network Rail and HS1. Namely:
 - Passenger:
 - Ashford East Junction 56 miles and 70 chains. This is shown in the Table A diagrams of the Kent Sussex and Wessex Sectional Appendix published on Network Rail's website here: [National Electronic Sectional Appendix - Network Rail](#).
 - Ashford East Junction (CTRL) 92.696 kilometres. This sectional appendix can be obtained from the HS1 infrastructure manager.
 - Freight:
 - Saltwood Jn – 66 miles 38 chains (Measured from Charing Cross, via Tonbridge)
 - Dollands Moor Yard Jn - 67 miles 45 chains (Measured from Charing Cross, via Tonbridge)




- "Chantier Faisceau Tunnel" de la gare de Calais Frethun (exploitation normale et manœuvres afférentes)
 - voies n° 11, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21 et 22
 - voies de services n° 201, 203, 205 et 225
- « Chantier Faisceau Local » de la gare de Calais Frethun (uniquement pour les manœuvres)
 - Voies de service n° 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 et 58
- Voyageurs : voies principales 3 et 4 de la gare de Calais Frethun (exploitation normale et manœuvres afférentes, sans capacité de stationnement).

Les limites précises de l'établissement et des manœuvres sont détaillées dans la consigne locale d'exploitation "*Gare de Calais*", consultable auprès de SNCF-Réseau.

- Pour la partie britannique, la section frontière, les limites et les opérations de manœuvre sont détaillées dans les documents consultables auprès de *Network Rail et HS1* :
 - Voyageurs :
 - *Ashford East Junction 56 miles et 70 chains*. Ceci est indiqué dans les diagrammes du tableau A de *Kent Sussex and Wessex Sectional Appendix* publiée sur le site internet de Network Rail : [National Electronic Sectional Appendix - Network Rail](#).
 - *Ashford East Junction (CTRL) 92,696 kilomètres*. Cet appendice sectionnel peut être obtenu auprès du gestionnaire d'infrastructure HS1.
 - Fret :
 - *Saltwood Jn - 66 miles 38 chains* (mesuré depuis *Charing Cross, via Tonbridge*)
 - *Dollands Moor Yard Jn - 67 miles 45 chains* (Mesuré à partir de *Charing Cross, via Tonbridge*)

Dollands Moor is also shown in the Table A diagrams of the Kent Sussex and Wessex Sectional Appendix published on Network Rail's website here: [National Electronic Sectional Appendix - Network Rail](#)

Dollands Moor figure également dans les diagrammes du tableau A de *the Kent Sussex and Wessex Sectional Appendix* publiée sur le site internet de Network Rail : [National Electronic Sectional Appendix - Network Rail](#)

<p>Date : 25 May 2021</p>  <p>Ian Prosser CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, Office of Rail and Road (ORR)</p>	<p>Date : 29 juin 2021</p>  <p>Vincent Pourquery de Boisserin, Président de la Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG)</p>	<p>Date : 25 mai 2021</p>  <p>Laurent Cébulski, Directeur Général de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)</p>
---	--	---

Agreement between the National Safety Authorities of the French Republic and of the United Kingdom and the Channel Tunnel Intergovernmental Commission concerning cooperation in the field of safety and interoperability of railway activities

Appendix IV : Safety Authorisation

1. Subject

In accordance with regulation mentioned in the agreement, the infrastructure manager of the Channel Fixed Link shall obtain safety authorisation(s) from the competent parties for both the French and British parts of the Channel Fixed Link. Applications for the required safety authorisations shall be considered and decided by the parties concurrently and on the basis of common requirements. The need of the IM to operate a single SMS for its whole operation should also be respected. The purpose of this Appendix is to detail the common cooperation arrangements for issuing safety authorisations in these circumstances.

2. Scope

This Appendix shall apply to any application for new, amended or renewed safety authorisation to manage and operate the infrastructure of the Channel Fixed Link, including the operation of Shuttle services for road vehicles.

3. Assessment of compliance with the rules applicable to the Channel Fixed Link

3.1 Principle

For the assessment of applications for authorisation, documents shall be submitted to the competent parties describing:

- The IM's safety management system ;

Accord entre les Autorités Nationales de Sécurité de la République française et du Royaume-Uni et la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche concernant la coopération dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité des activités ferroviaires

Annexe IV : Agrément de Sécurité

1. Objet

Conformément au cadre juridique décrit dans l'accord, le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe trans-Manche doit obtenir des parties compétentes les agréments de sécurité pour les parties française et britannique de la Liaison Fixe trans-Manche. Les demandes d'agrément de sécurité requis sont examinées et approuvées par les parties simultanément et sur la base d'exigences communes. La nécessité pour le GI de mettre en œuvre un unique SGS pour l'ensemble de son exploitation doit également être respectée. Le but de cette annexe est de détailler les dispositions de coopération communes pour la délivrance des agréments de sécurité dans ces circonstances.

2. Champ d'application

La présente annexe s'applique à toute nouvelle demande, modification, renouvellement d'agrément de sécurité, pour la gestion et l'exploitation de l'infrastructure de la Liaison Fixe trans-Manche, y compris l'exploitation des services de Navettes pour véhicules routiers.

3. Evaluation du respect des règles applicables à la Liaison Fixe trans-Manche

3.1 Principe

Pour l'instruction des demandes d'autorisation, des documents sont soumis aux parties compétentes décrivant :

- Le système de gestion de la sécurité du GI ;

- The measures taken by the IM to comply with specific requirements necessary for the safe design, maintenance and operation of the Channel Fixed Link including shuttle operation ;
- The IM's ability to assume responsibility for safety.

The parties agree to establish a joint assessment approach in relation to common requirements applying in the respective national parts of the Channel Fixed Link. When requirements are not common but reflect the national requirements only, the parties shall take the necessary steps to reach an agreed decision.

Parties agree in particular to take account of the IM's need to comply with the more restrictive requirements when necessary.

The parties agree to set up arrangements to consult each other systematically on each application for authorisation for the purposes of reaching concurrent decisions that have an aligned legal and practical effect.

The parties shall take the necessary steps to ensure that documentation related to the authorisation(s) is provided in English and in French.

For exchanges and cooperation between the parties, the language used shall be determined by mutual agreement.

The use of interpreters may be considered where necessary to facilitate clear and unambiguous communication.

3.2. Common documentary requirements

The application for safety authorisation(s) shall include a description of the SMS and any other necessary supporting documents where the SMS document contains insufficient information, which demonstrates that the specific measures taken by the IM are adequate.

As a minimum, the following documents shall be considered:

- Les mesures prises par le GI pour se conformer aux exigences spécifiques nécessaires à la sécurité de la conception, de l'entretien et de l'exploitation de la Liaison Fixe trans-Manche, y compris l'exploitation des navettes ;
- La capacité du GI à assumer la responsabilité de la sécurité.

Les parties conviennent d'établir une approche d'évaluation conjointe relative aux exigences similaires applicables dans les parties nationales respectives de la Liaison Fixe trans-Manche. Lorsque les exigences ne sont pas similaires mais reflètent uniquement les exigences nationales, les parties mettent en œuvre les moyens et les solutions nécessaires pour parvenir à une décision commune.

Les parties conviennent notamment de tenir compte de la nécessité pour le GI de se conformer aux exigences les plus restrictives lorsque cela est nécessaire.

Les parties conviennent de prendre des dispositions pour se consulter systématiquement sur chaque demande d'autorisation afin de parvenir à des décisions concordantes ayant un effet juridique et pratique harmonisé.

Les parties mettent en œuvre les moyens nécessaires afin que la documentation relative à l'autorisation ou aux autorisations soit fournie en anglais et en français.

Pour les échanges et la coopération entre les parties, la langue utilisée sera déterminée d'un commun accord.

Le recours à des interprètes peut être envisagé si nécessaire pour faciliter une communication claire et sans ambiguïté.

3.2. Exigences documentaires communes

La demande d'agrément(s) de sécurité doit comprendre une description du système de gestion de la sécurité (SGS) et toute autre pièce justificative nécessaire lorsque ce document contient des informations insuffisantes, qui démontrent que les mesures spécifiques prises par le GI sont adéquates.

Au minimum, les documents suivants doivent être pris en compte :

- Eurotunnel's documented Health & Safety Management System and its appendices;
- A document illustrating revisions made to the SMS documentation since the last issue or amendment of the safety authorisation;
- A document mapping the concordance between the SMS document and the provisions of Regulation (EU) 2018/762 providing a common safety method for safety management system requirements;
- When applicable, a document mapping the concordance between the SMS document and the provisions of Regulation (EU) 1169/2010 as retained in UK law;
- The supporting documents describing the overall system risk analysis for the Channel Fixed Link
- A list of other applicable documentation to demonstrate the IM's ability to assume responsibility for safety
- A document providing a review of actions remaining open following supervision

The parties shall consult each other without delay if either deems it necessary to supplement or amend this list. Changes shall be communicated to the IM promptly.

4. Steps in the joint application process

4.1. Principle

Unless the parties agree it is necessary or expedient to do otherwise, communication with the IM concerning an application for a safety authorisation and the assessment and determination of the application shall be conducted jointly.

For reasons of efficiency, it may be necessary for either competent party to contact the applicant directly, in particular to ask them to provide the expected documents, to send them directly comments on these documents, etc. Where this takes place, all communication is copied to the other competent party or

- Le Système de Gestion de la Santé et de la Sécurité documenté d'Eurotunnel et ses annexes;
- Un document illustrant les révisions apportées à la documentation du SGS depuis la dernière délivrance ou modification de l'agrément de sécurité ;
- Un document établissant la concordance entre le SGS et les dispositions du règlement (UE) 2018/762 fournissant une méthode de sécurité commune pour les exigences du système de gestion de la sécurité ;
- Le cas échéant, un document établissant la concordance entre le document SGS et les dispositions du règlement (UE) 1169/2010 tel que maintenu dans la législation britannique ;
- Les documents justificatifs décrivant l'analyse globale des risques du système pour la liaison fixe trans-Manche ;
- Une liste des autres documents applicables pour démontrer la capacité du GI à assumer la responsabilité de la sécurité ;
- Un document décrivant l'examen des actions restant ouvertes après la supervision.

Les parties se consultent sans délai si l'une d'elles juge nécessaire de compléter ou de modifier cette liste. Les modifications sont communiquées au GI dans les meilleurs délais.

4. Étapes de la procédure de demande conjointe

4.1. Principe

Sauf si les parties conviennent qu'il est nécessaire ou opportun d'agir autrement, la communication avec le GI concernant une demande d'agrément de sécurité ainsi que l'évaluation et la décision de la demande sont menées conjointement.

Pour des raisons d'efficacité, il peut être nécessaire, que l'une ou l'autre des parties compétentes contacte directement le demandeur, notamment pour lui demander de fournir les documents attendus, lui envoyer directement ses commentaires sur ces documents, etc.. Dans ce cas, toute communication est adressée en copie à l'autre partie compétente ou celle-ci

it is invited to join the discussions (meeting, videoconference, or phone call).

The parties shall keep each other informed of the progress of applications for authorisation(s)

4.2. Preliminary consultation

In case the applicant proceeds to a preliminary consultation, which is an optional step prior to an IM's request for its safety authorisation(s), the competent parties shall co-ordinate their response with a view to communicating jointly with the IM.

In case the request is not made concurrently to both competent parties, the party to whom the request is first addressed shall inform the other as soon as possible and at the latest within 3 working days from the receipt of the request for preliminary consultation .

If requested by either party, a kick-off meeting and any necessary further meetings shall be organised promptly in the presence of both competent parties and the IM.

4.3. Receipt of the authorisation application

Upon receipt of a request for a safety authorisation from the IM, the receiving party shall verify within no longer than 5 working days if a corresponding application has been made to the other party.

Within 5 working days of the receipt of the applications, or of the first application in the case they are not made concurrently, the nominated contact persons of the competent parties shall consult each other to establish the timetable for the joint assessment.

If necessary, a kick-off meeting and any further meetings shall be organised in the presence of both competent parties and the IM.

When the competent parties have received all the information referred to in 3.2 and this information is intelligible, clearly presented and relevant, the competent parties shall inform each other promptly to enable them both jointly to notify the applicant within the

est invitée à se joindre aux échanges (réunion, vidéoconférence ou appel téléphonique).

Les parties se tiennent mutuellement informées de l'avancement des demandes d'autorisation(s).

4.2. Consultation préalable

Si le demandeur procède à une consultation préalable, qui est une étape facultative avant la demande d'agrément(s) de sécurité d'un GI, les parties compétentes coordonnent leur réponse en vue de communiquer conjointement avec le GI.

Si la demande n'est pas adressée simultanément aux deux parties compétentes, la partie à laquelle la demande est adressée en premier lieu en informe l'autre dès que possible et au plus tard dans les 3 jours ouvrés suivant la réception de la demande de consultation préalable.

Si l'une des parties le demande, une réunion de lancement et toute autre réunion nécessaire sont organisées dans les meilleurs délais en présence des deux parties compétentes et du GI.

4.3. Réception de la demande d'autorisation

Dès réception d'une demande d'agrément de sécurité de la part du GI, la partie destinataire doit vérifier dans un délai maximum de 5 jours ouvrés si une demande correspondante a été introduite auprès de l'autre partie.

Dans un délai de 5 jours ouvrés à compter de la réception des demandes, ou de la première demande si elles ne sont pas présentées simultanément, les personnes de contact désignées des parties compétentes se consultent pour établir le calendrier de l'évaluation conjointe.

Si nécessaire, une réunion de lancement et toute autre réunion sont organisées en présence des deux parties compétentes et du GI.

Lorsque qu'elles ont reçu toutes les informations visées au point 3.2 et que celles-ci sont intelligibles, clairement présentées et pertinentes, les parties compétentes s'en informent mutuellement et dans les meilleurs délais afin de leur permettre conjointement de notifier au

regulatory deadline of the completeness or incompleteness of its file.

4.4. Detailed assessment of the application

At the request of a competent party, a coordination meeting shall be organised between the parties as well as any necessary further meetings to carry out the assessment of the applications and to review progress.

If the application does not pose any particular difficulties, exchanges between the competent parties concerning the assessment of the file can be made by e-mail and/or telephone.

To facilitate a joint approach to the identification, classification, closure and post-certification follow-up of issues identified during the assessment, a combined issues log may be established and operated.

The conclusion of the assessment shall be provided in a joint opinion submitted to the relevant decision makers of the competent parties no later than 5 working days before the agreed date for deciding the applications. If a competent party considers it likely that they will not be able to reach a positive opinion in due time, they shall notify the other competent party without delay and no later than 10 working days before the due date of their opinion. In this case, the provisions of paragraph 4.6 shall apply.

The competent parties shall communicate regularly throughout the assessment and in particular regarding the issues identified and shall consult each other without delay if one of the points identified by one competent party is likely to have consequences for the opinion of the other.

Notwithstanding the above, throughout the assessment process, the competent parties shall promptly alert each other in the event of any difficulties encountered with the assessment that could have an impact on the application deadlines.

demandeur, dans le délai réglementaire, le caractère complet ou incomplet de son dossier.

4.4. Évaluation détaillée de la demande

À la demande d'une partie compétente, une réunion de coordination est organisée entre les parties ainsi que toute autre réunion nécessaire pour procéder à l'évaluation des demandes et faire le point sur l'avancement des travaux.

Si la demande ne présente pas de difficultés particulières, les échanges entre les parties compétentes concernant l'évaluation du dossier peuvent se faire par courrier électronique et/ou par téléphone.

Pour faciliter une approche conjointe de l'identification, de la classification, de la clôture et du suivi post-autorisation des questions identifiées au cours de l'évaluation, un tableau de commentaires peut être établi et exploité.

La conclusion de l'évaluation est fournie dans un avis conjoint soumis aux décideurs concernés des parties compétentes au plus tard 5 jours ouvrés avant la date convenue pour statuer sur les demandes. Si une partie compétente considère qu'il est probable qu'elle ne sera pas en mesure d'émettre un avis positif en temps voulu, elle en informe l'autre partie compétente sans délai et au plus tard 10 jours ouvrés avant la date prévue pour l'émission de son avis. Dans ce cas, les dispositions du paragraphe 4.6 s'appliquent.

Les parties compétentes communiquent régulièrement tout au long de l'évaluation et notamment sur les points identifiés et se consultent dans les meilleurs délais si l'un des points identifiés par une partie compétente est susceptible d'avoir des conséquences sur l'avis de l'autre.

Nonobstant ce qui précède, tout au long du processus d'évaluation, les parties compétentes s'alertent mutuellement et dans les meilleurs délais en cas de difficultés rencontrées dans l'évaluation qui pourraient avoir un impact sur les délais d'instruction.

4.5. Renewal and/or amendment of the authorisation

The parties shall consult each other promptly if they become aware of proposed modifications to the IM's organisation or SMS that may affect its safety authorisation(s). The competent parties shall decide jointly if amended safety authorisations are required as a consequence and communicate this to the IM.

In the event of changes to the legal framework, the competent parties shall consult each other and reach a joint decision before requiring the IM to amend its safety management system(s), in the event of changes to the legal framework.

Where applications are made for renewed or amended safety authorisation(s), the competent parties shall decide jointly on the matters to be subject to assessment, in particular:

- Significant modifications proposed or made to the SMS since the last issue of the authorisation;
- A risk assessment regarding the modifications that have been introduced;
- Issues arising from supervision of the IM; and/or
- Significant modifications prompted by changes to the legal framework.

4.6. Decision to refuse to issue the authorisation or to restrict it

If one competent party is considering a decision to refuse to issue authorisation or a decision containing restrictions that have an impact on the authorisation being considered by the other competent party, it shall inform the other competent party as soon as possible and, unless in an emergency, no later than 15 working days in advance of the agreed date for deciding the authorisations.

If the other competent party intends to issue a positive decision or a decision containing different restrictions, the competent parties shall consult each other without delay with the aim of finding a mutually acceptable aligned solution.

4.5. Renouvellement et/ou modification de l'autorisation

Les parties se consultent rapidement si elles ont connaissance de propositions de modifications de l'organisation du GI ou de son SGS susceptibles d'affecter son ou ses agréments de sécurité. Les parties compétentes décident conjointement si des agréments de sécurité modifiés sont nécessaires en conséquence et en informent le GI.

En cas de modification du cadre juridique, les parties compétentes se consultent avant de demander au GI d'instruire une demande de modification de son ou ses agréments de sécurité.

En cas de demande de renouvellement ou de modification d'agréments(s) de sécurité, les parties compétentes décident conjointement des éléments à évaluer, notamment :

- Les modifications significatives proposées ou apportées au SGS depuis la dernière délivrance de l'autorisation ;
- Une analyse de risque liée aux modifications apportées ;
- Les questions découlant de la supervision du GI ; et/ou
- les modifications importantes découlant des changements apportés au cadre juridique.

4.6. Décision de refuser de délivrer l'autorisation ou de la restreindre

Si une partie compétente envisage une décision de refus de délivrer l'autorisation ou une décision contenant des restrictions qui ont une incidence sur l'autorisation envisagée par l'autre partie compétente, elle en informe l'autre partie compétente dès que possible et, sauf en cas d'urgence, au plus tard 15 jours ouvrés avant la date convenue pour statuer sur les autorisations.

Si l'autre partie compétente a l'intention d'émettre une décision positive ou une décision contenant des restrictions différentes, les parties compétentes se consultent sans délai dans le but de trouver une solution alignée mutuellement acceptable.

If the conclusion leads one competent party to refuse to issue its authorisation or to issue its authorisation with restrictions, the other parties shall be officially notified of the final decision.

4.7. Absence of opinion or decision

If one competent party is unable to provide its opinion or decision within the time limit, the competent parties shall consult with a view to finding a mutually acceptable aligned solution with the purpose of avoiding inconvenience to the IM or the interruption of traffic via the Channel Fixed Link.

4.8. Decision to issue the authorisation

If the conclusion of the assessment leads the competent parties to agree to issue the safety authorisations, the competent parties shall proceed to issue the authorisations as far as possible on the same day and with aligned entry into force and expiry dates.

The other parties shall be notified of the authorisations without delay and no later than 24 hours after they are issued.

4.9. Revocation, restriction or suspension of the authorisation

If one competent party is considering the revocation, restriction or suspension of its authorisation, it shall officially inform the other competent party of this eventuality giving reasons for its position as soon as possible and, unless in an emergency, in advance of taking its decision.

The same applies to the final decision to revoke, restrict or suspend the authorisation.

If the other competent party is not of the same position, the competent parties shall consult each other without delay with the aim of finding a mutually acceptable aligned solution.

Si la conclusion conduit une partie compétente à refuser de délivrer son autorisation ou à délivrer son autorisation avec des restrictions, les autres parties sont officiellement informées de la décision finale.

4.7. Absence d'avis ou de décision

Si une partie compétente n'est pas en mesure de fournir son avis ou sa décision dans le délai imparti, les parties compétentes se consultent en vue de trouver une solution alignée mutuellement acceptable dans le but d'éviter les désagréments pour le GI ou l'interruption du trafic via la Liaison Fixe trans-Manche.

4.8. Décision de délivrer l'autorisation

Si la conclusion de l'évaluation amène les parties compétentes à convenir de délivrer les agréments de sécurité, les parties compétentes procèdent à la délivrance des autorisations dans la mesure du possible le même jour et avec une date d'entrée en vigueur et d'expiration alignées.

Les autorisations sont notifiées aux autres parties sans délai et au plus tard 24 heures après leur délivrance.

4.9. Révocation, restriction ou suspension de l'autorisation

Si une partie compétente envisage de révoquer, de restreindre ou de suspendre son autorisation, elle informe officiellement l'autre partie compétente de cette éventualité en motivant sa position dès que possible et, sauf en cas d'urgence, avant de prendre sa décision.

Il en va de même pour la décision finale de révocation, de restriction ou de suspension de l'autorisation.

Si l'autre partie compétente n'a pas la même position, les parties compétentes se consultent sans délai dans le but de trouver une solution alignée mutuellement acceptable.

5. Coordination in the event of disputes

In the event of a dispute or appeal at the initiative of the applicant or a third party against the competent party, the parties shall provide each other with any appropriate assistance.

5. Coordination en cas de litiges

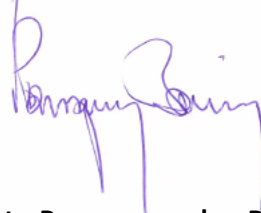
En cas de litige ou de recours à l'initiative du demandeur ou d'un tiers contre la partie compétente, les parties se prêtent mutuellement toute assistance appropriée.

Date : 25 May 2021



Ian Prosser CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, Office of Rail and Road (ORR)

Date : 22 juin 2021



Vincent Pourquery du Boisserin, Président de la Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG)

Date : 25 mai 2021



Laurent Cébulski, Directeur Général de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)

Agreement between the National Safety Authorities of the French Republic and of the United Kingdom and the Channel Tunnel Intergovernmental Commission concerning cooperation in the field of safety and interoperability of railway activities

Appendix V: Supervision

1. Subject

In accordance with regulations mentioned in article 2.1 of the agreement, common safety methods need to be implemented for the supervision by the parties of the safety management activities of RUs after the issuing of safety certificates and of the IM of the Channel Fixed Link after the issuing of safety authorisations.

The legislation specifies the need for coordination between the parties and the requirements for exchange of information from supervision relating to the assessments of RUs before deciding on the issuing of safety certificates.

This Appendix details the practical means of cooperation for the supervision of RUs and the IM of the Channel Fixed Link including their subcontractors.

2. Scope

The parties undertake to co-operate and co-ordinate their approaches to the supervision of the IM of the Channel Fixed Link and the RUs operating trains between France and the United Kingdom, including their subcontractors, to satisfy themselves that the safety management system operated by the RUs and IM in both the UK and France shall cover all relevant activities and is applied to ensure the control of the safety-related risks and the exercise of safety tasks. This cooperation also includes the sharing of information on aspects of the safety of railway traffic and the measures to be taken

Accord entre les Autorités Nationales de Sécurité de la République française et du Royaume-Uni et la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche concernant la coopération dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité des activités ferroviaires

Annexe V : Surveillance

1. Objet

Conformément à la réglementation mentionnée à l'article 2.1 de l'accord, des méthodes de sécurité communes doivent être mises en œuvre pour la surveillance par les parties des activités de gestion de la sécurité des EF après la délivrance des certificats de sécurité et du GI de la Liaison Fixe trans-Manche après la délivrance des agréments de sécurité.

La réglementation précise la nécessité d'une coordination entre les parties et les exigences d'échange d'informations sur la surveillance concernant les évaluations des EF avant de décider de la délivrance des certificats de sécurité.

Cette annexe détaille les modalités pratiques de coopération pour la surveillance des EF et du GI de la Liaison Fixe trans-Manche y compris leurs sous-traitants.

2. Champ d'application

Les parties s'engagent à coopérer et à coordonner leurs approches en matière de surveillance du GI de la Liaison Fixe trans-Manche et des EF exploitant des trains entre la France et le Royaume-Uni, y compris leurs sous-traitants, afin de s'assurer que le système de gestion de la sécurité mis en œuvre par les EF et le GI au Royaume-Uni et en France couvre toutes les activités pertinentes et est appliqué pour garantir la maîtrise des risques liés à la sécurité et l'exercice des tâches de sécurité. Cette coopération comprend également le partage d'informations relatives à la sécurité du trafic ferroviaire

identified by one party which could be of interest to the other.

To this end, parties agree that:

- The parties shall ensure that, within the limits of applicable regulations and the principle of territorial sovereignty, they facilitate on their territory the operational supervision activities of other competent parties, where necessary.
- when relevant, the parties shall share with each other the non-compliances or weaknesses identified in each State with the level of urgency demanded by the seriousness of the situation observed.
- Parties shall undertake to inform each other when they take any urgent safety measures.
- The lessons learned from the experience gained from the parties shall be shared in order to maintain, - or where reasonably practicable, continuously improve the level of safety in both States.

In order to put this cooperation into practice, the parties hereby agree to set down the practical approaches under which each competent party will inform the other of its intent to carry out inspection of a company.

3. General principles

3.1. Correspondence of terminology

In order to allow a good mutual understanding and knowledge of the various methods of supervision, a table of correspondence of terms designating the types of supervisory activity will be established by the parties. This table will provide a description of each type of supervision carried out by each competent party.

3.2. Exchange of information

The parties agree to define, according to the RU or IM concerned, the information needed for cooperation and the practical means of exchange contributing to the effective and efficient implementation of the information sharing.

et les mesures à prendre identifiées par une des parties susceptibles d'intéresser une autre.

A cette fin, les parties conviennent de ce qui suit :

- Les parties veillent à faciliter sur leur territoire, dans la limite des réglementations applicables et du principe de la souveraineté territoriale, les activités opérationnelles de surveillance des autres parties compétentes, lorsque cela est nécessaire ;
- Lorsque cela est pertinent, les parties partagent entre elles les non-conformités ou les faiblesses identifiées dans chaque Etat avec le niveau d'urgence requis par la gravité de la situation observée ;
- Les parties s'engagent à s'informer lorsqu'elles prennent des mesures de sécurité urgentes ;
- Les leçons tirées de l'expérience acquise par les parties sont partagées afin de maintenir et, lorsque cela est raisonnablement possible, d'améliorer continuellement le niveau de sécurité dans les deux États.

Afin de mettre en œuvre cette coopération, les parties conviennent de définir les modalités pratiques selon lesquelles chaque partie compétente informera l'autre de son intention de procéder à un contrôle d'un exploitant.

3. Les principes généraux

3.1. Correspondance de la terminologie

Afin de permettre une bonne compréhension et connaissance mutuelle des différentes méthodes de surveillance, une table de correspondance des termes désignant les types d'activité de surveillance sera établie par les parties. Cette table fournira une description de chaque type de surveillance exercée par chaque partie compétente.

3.2. Échange d'informations

Les parties conviennent de définir, en fonction de l'EF ou du GI concerné, les informations utiles à la coopération et les moyens pratiques d'échange contribuant à la mise en œuvre efficace et efficace du partage d'informations.

This information may be derived in particular from the following elements:

- Supervision plan(s) of common RUs and IMs.
- Safety events (accidents, incidents, precursors, etc.) relevant to the common RUs and IMs.
- Risks identified as a result of the supervision activity.
- Assessments of the level of performance of the common RUs and IMs.
- Feedback on the methods used for supervision.
- Difficulties in the implementation of applicable international, European and national supervisory regulations.

3.3. Definition of common principles and procedures

From one State to another, different approaches, both in terms of the standards applied and the way in which supervision is carried out, may lead to different formal processes in carrying out supervision activities.

As part of a better understanding of supervisory practices, the parties undertake to share definitions of the main phases of an inspection and the related procedures.

4. Supervision of RUs

4.1. Activities of competent parties in neighbouring territory

Some RUs certified by one of the competent parties also operate or sub-contract operations on the territory of another competent party. The inspectors of the party that is competent for the supervision of those RUs will therefore become involved in identifying issues on the territory of the other relevant party.

By this agreement, the parties shall ensure the pursuit of such activities as follows:

- they shall notify their counterpart as soon as possible before the inspection;
- the competent party may, if desired, send a member of its staff to accompany the mission in an observer role; and

Ces informations peuvent notamment provenir des éléments suivants :

- Le(s) plan(s) de surveillance des EF et GI communs ;
- Les événements de sécurité (accidents, incidents, précurseurs, etc.) concernant les EF et les GI communs ;
- Les risques identifiés à la suite de l'activité de surveillance ;
- Le retour d'expérience sur les méthodes utilisées pour la surveillance ;
- Les difficultés dans la mise en œuvre des réglementations internationales, européennes et nationales applicables en matière de surveillance.

3.3. Définition de principes et de procédures communs

D'un Etat à l'autre, des approches différentes, tant au niveau des normes appliquées que de la manière dont la surveillance est réalisée, peuvent conduire à des processus formels différents dans la réalisation des activités de surveillance.

Dans le cadre d'une meilleure compréhension des pratiques de surveillance, les parties s'engagent à partager les définitions des principales phases d'un contrôle et les procédures associées.

4. Surveillance des EF

4.1. Activités des parties compétentes sur le territoire voisin

Certaines EF autorisées par l'une des parties compétentes effectuent ou sous-treatent également des opérations sur le territoire d'une autre partie compétente. Les inspecteurs de la partie chargée de la surveillance de ces EF seront donc impliqués dans l'identification des problèmes sur le territoire de l'autre partie concernée.

Par le présent accord, les parties assurent la poursuite de ces activités de la manière suivante :

- Elles informent leur homologue dans les meilleurs délais avant le contrôle ;
- La partie compétente peut, si elle le souhaite, envoyer un membre de son personnel pour

- any finding of a safety concern relevant to the territory of another competent party shall be notified to that party without delay and without conditions by the competent party that identified the issue (only in case of serious and imminent risk for the safety of operations, requiring the implementation of immediate precautionary measure(s)).

Parties further agree to inform each other where a party moves towards revoking or suspending on its territory a safety certificate awarded to an RU operating services on both territories.

The parties shall assist each other, where necessary, to ensure clear and consistent communication with the RU in question.

The parties shall agree on a case-by-case basis and, where appropriate, to carry out any administrative formalities that may be necessary to enter the neighbouring territory.

Additional practical arrangements may be agreed upon as a result of the experience of applying these provisions.

4.2. Sharing of supervision strategies and plans

The parties hereby undertake to share their respective plans for supervising the RUs operating trains between France and the United Kingdom, including their subcontractors, in order to implement where possible co-ordinated management of their supervision activities.

The supervision plans (specifically including the schedule of inspections and their themes) shall be shared at the meetings provided in the agreement, to check whether joint inspections of the RU are appropriate and to avoid, where possible, scheduling simultaneous and/or redundant activities supervising the same entity. Where common topics are identified, the parties shall share the results.

These provisions do not preclude the implementation by a competent party at any time, within the scope of its

accompagner la mission en tant qu'observateur ;
et

- Toute constatation d'un problème de sécurité (uniquement en cas de risque grave et imminent pour la sécurité des circulations, demandant la mise en œuvre de mesure(s) conservatoire(s) immédiate(s)) concernant le territoire d'une autre partie compétente est notifiée à cette partie sans délai et sans conditions par la partie compétente ayant identifié le problème.

Les parties conviennent en outre de s'informer mutuellement lorsqu'une partie s'apprête à révoquer ou à suspendre sur son territoire un certificat de sécurité délivré à une EF exploitant des services sur les deux territoires.

Les parties se prêteront assistance, si nécessaire, pour assurer une communication claire et cohérente avec l'EF en question.

Les parties conviennent de s'accorder au cas par cas et le cas échéant pour la prise en charge des formalités administratives qui s'avèreraient nécessaires pour entrer sur le territoire voisin.

Des dispositions pratiques supplémentaires peuvent être convenues en fonction de la mise en œuvre de ces dispositions

4.2. Partage des stratégies et des plans de surveillance

Les parties s'engagent à partager leurs plans respectifs de surveillance des EF exploitant des trains entre la France et le Royaume-Uni, y compris leurs sous-traitants, afin de mettre en œuvre, dans la mesure du possible, une gestion coordonnée de leurs activités de surveillance.

Les plans de surveillance (incluant notamment le calendrier des contrôles et leurs thèmes) seront partagés lors des réunions prévues dans l'accord, afin de vérifier l'opportunité de réaliser des contrôles en commun de l'EF et d'éviter, dans la mesure du possible, de programmer des activités simultanées et/ou redondantes de surveillance d'une même entité. Lorsque des thèmes communs sont identifiés, les parties partagent les résultats.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise en œuvre par une partie compétente, à tout moment, dans le cadre

own powers, of a supplementary supervisory action it deems necessary for an RU, including in an emergency.

4.3. Classification of findings and harmonisation of measures to take in the event of non-compliance

The way the parties record their supervisory activities and classify their findings shall be specific to each State. The parties shall work to draw up an approach for aligning the classification of deviations or shortcomings and, as far as possible, aim to agree jointly on the measures to be taken.

4.4. Sharing of good practice

Under this agreement, the parties undertake to exchange good practices and place relevant feedback at each other's disposal, so as to improve their performance of the duties devolved to them and to support continuous improvement in the safety performance of the railway system.

The parties hereby agree to co-operate in the following ways to share their practices for the proper implementation of common supervision activities:

- "Passive" co-operation: during a supervision activity by a competent party, an inspector answerable to the other competent party shall be invited to observe any good practices and transpose them as applicable to the supervisory process of the authority to which she or he belongs. The aim shall also be to use such passive co-operation to set up a framework for active co-operation.
- "Active" co-operation or common inspection: this shall mean that an inspector from one competent party takes part in a supervision activity conducted under the responsibility of the other competent party(ies), during which that party shall follow the procedures of the party with geographical competence.

The implementation of this collaboration shall be subject to the explicit agreement on a case-by-case basis of the company subject to the supervision activity.

de ses propres compétences, d'une action de surveillance supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour une EF, y compris en cas d'urgence.

4.3. Classification des constats et harmonisation des mesures à prendre en cas de non-conformité

La manière dont les parties formalisent leurs activités de surveillance et classent leurs constats est propre à chaque État. Les parties s'efforcent d'élaborer une approche permettant d'unifier la classification des écarts ou manquements et, dans la mesure du possible, de convenir conjointement des mesures à prendre.

4.4. Partage des bonnes pratiques

Dans le cadre du présent accord, les parties s'engagent à échanger leurs bonnes pratiques et à mettre à disposition les retours d'expérience pertinents, afin d'améliorer l'exécution des tâches qui leur sont dévolues et de soutenir l'amélioration continue des performances de sécurité du système ferroviaire.

Les parties conviennent de coopérer de la manière suivante afin de partager leurs pratiques pour la bonne mise en œuvre des activités de surveillance commune :

- Coopération "passive" : au cours d'une activité de surveillance menée par une partie compétente, un inspecteur relevant de l'autre partie compétente est invité à observer les bonnes pratiques et à les transposer, le cas échéant, dans le processus de surveillance de l'autorité à laquelle il appartient. L'objectif est également d'utiliser cette coopération passive pour mettre en place un cadre de coopération active.
- Coopération "active" ou contrôle commun : cela signifie qu'un inspecteur d'une partie compétente participe à une activité de surveillance menée sous la responsabilité de la ou des autres parties compétentes, au cours de laquelle il suit les procédures de la partie géographiquement compétente.

La mise en œuvre de cette collaboration est soumise à l'information de l'entreprise objet de l'activité de surveillance.

4.6. Residual concerns

Action plans in response to residual concerns identified during the instruction of the application for a single safety certificate application or safety authorisation (i.e. matters that do not prohibit issuance) are followed up through supervision.

This follow-up may be carried out jointly by the competent parties or allocated to one of them to lead, by agreement of the parties and taking into account any national specific features.

Each competent party undertakes to raise the various residual concerns relating to the joint RUs in order to facilitate the division of monitoring.

5. Supervision of the IM for the Channel Fixed Link

5.1. Activities of the competent parties in the Channel Fixed Link

The IM of the Channel Fixed Link manages and operates infrastructure including road vehicle Shuttle services on the territory of both the United Kingdom and France, under the supervision of the competent parties of the two states. The safety, operational and technical requirements the IM must implement are common to the entirety of the Channel Fixed Link. The inspectors of the party that is competent for the supervision of the IM in its own territory will therefore become involved in identifying issues on the territory of the other party.

By this agreement, the parties shall ensure the pursuit of such activities as follows:

- they will plan to carry out inspections together where it is necessary and expedient to do so.
- they will inform their counterpart as soon as possible before the inspection.
- the other party may, if desired, send a member of its staff to accompany the mission in an observer role.
- and any finding of a safety concern relevant to the territory of the other party shall be notified to that party without delay by the party that identified the issue.

4.6. Préoccupations résiduelles

Les plans d'action résultant des préoccupations résiduelles identifiées lors de l'instruction du dossier de demande de certificat de sécurité unique ou d'agrément de sécurité (les remarques n'interdisant pas la délivrance) font l'objet d'un suivi dans le cadre de la surveillance.

Ce suivi peut être effectué conjointement par les parties compétentes ou confié à l'une d'entre elles, par accord entre les parties et en tenant compte des éventuelles spécificités nationales.

Chaque partie compétente s'engage à faire remonter les différentes préoccupations résiduelles relatives aux EF communes afin de faciliter la répartition du suivi.

5. Surveillance du GI pour la Liaison Fixe trans-Manche

5.1. Activités des parties compétentes de la Liaison Fixe trans-Manche

Le GI de la Liaison Fixe trans-Manche gère et exploite des infrastructures comprenant des services de navettes de véhicules routiers sur le territoire du Royaume-Uni et de la France, sous le contrôle des parties compétentes des deux Etats. Les exigences de sécurité, d'exploitation et techniques que le GI doit mettre en œuvre sont communes à l'ensemble de la Liaison Fixe trans-Manche. Les inspecteurs de la partie qui est compétente pour la surveillance du GI sur son propre territoire seront donc impliqués dans l'identification des problèmes sur le territoire de l'autre partie.

Par le présent accord, les parties assurent la poursuite de ces activités de la manière suivante :

- Elles prévoient d'effectuer ensemble des contrôles lorsqu'il est nécessaire et opportun de le faire ;
- Elles informent leur homologue dans les meilleurs délais avant le contrôle ;
- L'autre partie peut, si elle le souhaite, envoyer un membre de son personnel pour accompagner la mission en tant qu'observateur ;
- Et toute constat d'un problème de sécurité concernant le territoire de l'autre partie est

Parties further agree to inform each other where a party moves towards revoking or suspending the IM's safety authorisation on its territory.

The parties will assist each other, where necessary, to ensure clear and consistent communication with the IM.

The parties shall agree on a case-by-case basis and, where appropriate, to carry out any administrative formalities that may be necessary to enter the neighbouring territory.

Additional practical arrangements may be agreed upon as a result of the experience of applying these provisions.

5.2. Joint supervision activities and plans

The parties undertake to develop a joint plan for supervising the IM in order to achieve co-ordinated management of their supervision activities.

The supervision plan (specifically including the schedule of inspections and their themes) should be developed, agreed and monitored at the meetings provided in the agreement, to ensure appropriate themes are followed in the supervision of the IM and to avoid, where possible, scheduling simultaneous and/or redundant activities supervising the same entity.

The parties shall inform each other of their planned work activities concerning the IM of the Channel Fixed Link. When judged necessary by one party, the results of activities carried out pursuant to its plan are shared with the other parties within a suitable timescale as agreed by the parties .

These provisions do not preclude the implementation by a party at any time, within the scope of its own powers, of a supplementary supervisory action it deems necessary for the IM, including in an emergency. Where these supplementary activities are proposed, the party carrying them out shall inform the other as soon as possible of the activity and its results.

The implementation cycle of the supervision plan shall be set down in calendar years.

notifié à cette dernière sans délai par la partie qui a identifié le problème.

Les parties conviennent en outre de s'informer lorsqu'une partie s'apprête à révoquer ou à suspendre l'agrément de sécurité du GI sur son territoire.

Les parties se prêteront mutuellement assistance, si nécessaire, pour assurer une communication claire et cohérente avec le GI.

Les parties conviennent de s'accorder au cas par cas et le cas échéant, pour la prise en charge des formalités administratives qui s'avèreraient nécessaires pour entrer sur le territoire voisin.

Des dispositions pratiques supplémentaires peuvent être convenues en fonction de la mise en œuvre de ces dispositions

5.2. Activités et plans de surveillance conjoints

Les parties s'engagent à élaborer un plan commun de surveillance du GI afin de parvenir à une gestion coordonnée de leurs activités de surveillance.

Le plan de surveillance (incluant notamment le calendrier des inspections et leurs thèmes) doit être développé, convenu et suivi lors des réunions prévues dans l'accord, afin de s'assurer que les thèmes appropriés sont suivis dans la surveillance du GI et d'éviter, dans la mesure du possible, de programmer des activités simultanées et/ou redondantes de surveillance de la même entité.

Les parties s'informent mutuellement de leurs activités de travail prévues concernant le GI de la Liaison Fixe trans-Manche. Lorsqu'une partie le juge nécessaire, les résultats des activités menées conformément à son plan sont partagés avec les autres parties dans un délai approprié convenu par les parties.

Ces dispositions ne font pas obstacle à la mise en œuvre par une partie, à tout moment, dans le cadre de ses compétences propres, d'une action de surveillance supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour le GI, y compris en cas d'urgence. Lorsque ces activités supplémentaires sont proposées, la partie qui les met en œuvre informe l'autre dans les meilleurs délais de l'activité et de ses résultats.

Le cycle de mise en œuvre du plan de surveillance est fixé en années civiles.

5.3. Residual concerns

Action plans in response to residual concerns identified during the assessment of a safety authorisation application are normally followed up through supervision.

This follow-up may be carried out jointly by the competent parties or allocated to one of them to lead, by agreement of the parties and taking into account any national specificities.

5.4. Other provisions

The provisions of parts 4.3 and 4.4 of this appendix concerning supervision of RUs shall apply equally to supervision of the IM.

6. Train driver licences

In relation to train driver licences, the parties agree upon request to exchange the necessary information relating to train driver licences or equivalent documents.

7. Repeal

This Appendix terminates and replaces the « Agreement between the National Safety Authority of the United Kingdom and the National Safety Authority of France concerning cooperation in respect of supervision of railway activities” signed by the ORR on 25 April 2019 and by EPSF on 15 April 2019.

5.3. Préoccupations résiduelles

Les plans d'action en réponse aux préoccupations résiduelles identifiées lors de l'évaluation d'une demande d'agrément de sécurité sont normalement suivis par le biais de la surveillance.

Ce suivi peut être effectué conjointement par les parties compétentes ou confié à l'une d'entre elles, par accord entre les parties et en tenant compte des éventuelles particularités nationales.

5.4. Autres dispositions

Les dispositions des parties 4.3 et 4.4 de la présente annexe concernant la surveillance des EF s'appliquent également à la surveillance du GI.

6. Licences des conducteurs de train

En ce qui concerne les licences de conducteur de train, les parties conviennent, sur demande, d'échanger les informations nécessaires relatives aux licences de conducteur de train ou aux documents équivalents.

7. Abrogation

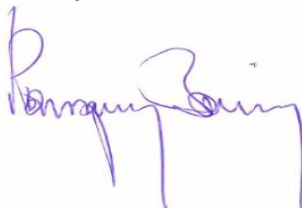
La présente annexe annule et remplace l'« Accord entre l'autorité nationale de sécurité française et l'autorité compétente du Royaume-Uni concernant la coopération en matière de surveillance des entreprises ferroviaires » signé par l'EPSF le 15 avril 2019 et par l'ORR le 25 avril 2019.

Date : 15 June 2021



Ian Prosser CBE, Director Railway Safety and Her Majesty's Chief Inspector of Railways, Office of Rail and Road (ORR)

Date : 22 juin 2021



Vincent Pourquery de Boisserin, Président de la Commission Intergouvernementale du tunnel sous la Manche (CIG)

Date : 16 June 2021



Laurent Cébulski, Directeur Général de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF)