

Making the railway system
work better for society.

Document Review – Comment Sheet

Document commented: Common Safety Methods on the assessment of Safety Level and Safety Performance of railway operators at national and Union level (CSM ASLP)

<i>Requestor:</i>	Consultation.ERA1219@era.europa.eu
<i>Deadline for submitting comments:</i>	17 March 2021

	<i>Reviewer 1</i>	<i>Reviewer 2</i>	<i>Reviewer 3</i>	<i>Reviewer 4</i>	<i>Reviewer 5</i>
<i>Date:</i>	16/03/2021				
<i>Name:</i>	Jean-Claude Larrieu				
<i>Organisation:</i>	SNCF Réseau				
<i>Email:</i>					

Document History

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Comments</i>
0.1		
0.2		
0.3		

--	--	--

Conventions:

<i>Type of Comment</i>		<i>Reply by requestor</i>	
<i>G</i>	General	<i>R</i>	Rejected
<i>M</i>	Mistake	<i>A</i>	Accepted
<i>U</i>	Understanding	<i>D</i>	Discussion necessary
<i>P</i>	Proposal	<i>NWC</i>	Noted without need to change

Review Comments <if necessary add extra lines in the table>

<i>N°</i>	<i>Reference (e.g. Art, §)</i>	<i>Type</i>	<i>Reviewer</i>	<i>Reviewer's Comments, Questions, Proposals</i>	<i>Reply</i>	<i>Proposal for the correction or justification for the rejection</i>
1.		G		l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a adopté un programme particulièrement ambitieux pour l'établissement de cette CSM. En effet, le programme prévoyait de délivrer un projet en moins d'un an, avec en corollaire de très nombreuses réunions organisées par l'ERA (jusqu'à 8 jours dans le mois), auxquelles il a fallu ajouter la prise de connaissance des projets et les réunions de préparation et de concertation au sein du secteur. Cette forte mobilisation d'experts, pour qui les travaux européens viennent en plus de leurs tâches normales, et une présence forcément intermittente aux réunions, n'a pu que nuire à la qualité du travail.	NWC	Noted, however the Agency believes that this collective – but difficult - development is actually leading to a good CSM.

N°	Reference (e.g. Art, §)	Type	Reviewer	Reviewer's Comments, Questions, Proposals	Reply	Proposal for the correction or justification for the rejection
2.		G		Elle prévoit à terme une masse d'information à collecter et à remonter par les exploitants sans commune mesure avec ce qui existe aujourd'hui, non pas tant en termes de nombre d'événements de sécurité mais de détails des informations liés à ces événements, comme le contexte, l'arbre des causes et la description des barrières de sécurité. Par ailleurs, la complexité du processus fait craindre une qualité des informations qui ne soit pas à la hauteur des attentes. A titre d'illustration, un test d'application parmi des exploitants volontaires, dont SNCF Réseau, sur la base d'un même événement de sécurité, a montré de fortes différences dans les informations remontées par chacun.	NWC	<p>This might denote a need for training or a weakness in the previous level of implementation of already required elements outside the CSM ASLP.</p> <p>It does not demonstrate that the proposed methods are wrong. We have evidence that the methods have been tested and implemented in the past and are consistent with the existing legislation and standards.</p> <p>The impact assessment take into account the effort to be made by the operators and the result is positive.</p> <p>It is also foreseen to elaborate harmonised guidance and the ISS will help the implementation of the CSM.</p>

N°	Reference (e.g. Art, §)	Type	Reviewer	Reviewer's Comments, Questions, Proposals	Reply	Proposal for the correction or justification for the rejection
3.		G		<p>L'ensemble des éléments seront contenus dans une base de données gérée par l'ERA. Or, compte tenu des règles de confidentialité européennes liées aux données, seules l'ERA, au niveau européen, et les autorités de sécurité, au niveau national, auront accès au détail des données, respectivement au niveau européen et national. Les exploitants n'auront accès qu'à des données agrégées dont l'intérêt est très relatif. Dans ces conditions, l'objectif de partage des données au sein du secteur pour améliorer la sécurité ne nous semble aucunement atteint. En tout état de cause, un partage des bonnes pratiques, sur la base des informations collectées, semble illusoire, compte tenu d'une harmonisation au niveau européen limitée en matière de constituants ferroviaires, de règles techniques et d'exploitation et de culture.</p>	NWC	<p>The CSM is establishing harmonised rules in full respect of the EU legislation on the protection and transparency of information. The limitations are mainly concerning 1) personal data (not established by the CSM ASLP but by Directive on the protection of personal data) 2) commercial data. The CSM is protecting few items that are commercial data that are not shared generically by the ISS.</p> <p>In doing so the ISS can automatize the accessibility rules favouring easy sharing if information.</p> <p>For the remaining few items of commercial nature, the CSM does not prevent each operator to share information with another operator under their responsibilities between them.</p> <p>From this perspective, the CSM provides a great improvement as every datasets are harmonised throughout Europe individual operators can exchange information easily.</p> <p>This is facilitated by the CSM harmonisation, not prevented by it.</p> <p>Concerning good practice and collective learning your concern is not corresponding to the experience gained for the several year application of the JNS, which has led to interesting lessons learning from individual cases.</p> <p>The JNS is given a legal basis in the CSM and thus comforted.</p>

N°	Reference (e.g. Art, §)	Type	Reviewer	Reviewer's Comments, Questions, Proposals	Reply	Proposal for the correction or justification for the rejection
4.		G		<p>L'étude d'impact réalisée par l'ERA pour justifier la CSM ASLP prend comme exemple des études dans d'autres secteurs montrant le bénéfice de collecter et d'analyser les précurseurs. Si nous sommes en phase avec ce constat, la collecte et l'analyse de précurseurs au sein d'une entreprise ne peut qu'amener à une amélioration du niveau de sécurité, ce n'est pas l'objet principal de cette CSM. En outre, les bénéfices exposés dans l'étude d'impact ne nous semblent pas justifiés. A titre d'exemple :</p> <p><i>"These comprise efficiency and effectiveness gains. The efficiency gains are linked to operator savings on resources regarding the monitoring and auditing of the SMS which would benefit from access to an improved information basis that could allow for better targeted monitoring and enhanced learning from accidents and incidents. Overall, it is assumed that there would be operator savings of 1% of the staff costs associated with monitoring and auditing the SMS."</i></p> <p>Nous ne voyons pas en quoi un opérateur aurait accès à des informations améliorées, pour les raisons citées ci-avant, et ce qui justifie cette économie de 1% en ressources dédiées au suivi du système de gestion de la sécurité.</p>	NWC	<p>An impact assessment was undertaken at a detailed level covering each element of the CSM ASLP. In particular, the analysis examined the resources linked to the reporting obligations included in the CSM ASLP. Overall, the IA concluded that the benefits outweighed the costs.</p> <p>For the cost side the detailed analysis demonstrated the likely limited impacts compared to current existing obligations.</p> <p>On the benefit side the calculation at the overall level (considering all the CSM ASLP elements) conservative assumptions have been used: For effectiveness 0.1% of accident related costs; for efficiency 1% of costs associated with monitoring and auditing the SMS. These percentages are put forward based on available studies from the transport sector as well as other safety-critical industries (e.g. nuclear or mining). This raises the fundamental question: If these levels of savings are valid in other safety-critical industries (nuclear, mining, health, aviation, etc.) why wouldn't it also be valid also in the railway sector?</p>

N°	Reference (e.g. Art, §)	Type	Reviewer	Reviewer's Comments, Questions, Proposals	Reply	Proposal for the correction or justification for the rejection
5.		G		Les préoccupations du secteur ferroviaire ont été partiellement entendues puisque l'ERA a introduit un phasage de la mise en œuvre de la CSM ASLP, avec une première phase limitée aux accidents ayant eu des conséquences significatives. Cela ne présume toutefois pas des phases suivantes, notamment de l'application de la CSM ASLP à l'ensemble des accidents et incidents. Aussi, le déploiement des phases suivantes de cette CSM doit être conditionné à la mise à disposition d'une interface de la base de données européenne qui permette de remonter les informations de manière simple et à un bénéfice socio-économique dûment justifié	A	The Article 11 has been redrafted and clarified. It includes a conditional phasing based on a recommendation of the Agency taking into account of the lessons learnt by the Group of Analysts.

6.	Annexe IV	G	<p>Le niveau de sécurité d'un opérateur sera calculé sera la base des événements de sécurité dont il est responsable.</p> <p>La MSC prévoit que si une entreprise ferroviaire signale un événement de sécurité et que le gestionnaire d'infrastructure ne le fait pas, ce dernier fait l'objet d'un rappel pour apporter les informations nécessaires.</p> <p>Or, pour ce qui concerne les gestionnaires d'infrastructure, l'ERA n'a pas connaissance de leur existence, ni de leur périmètre d'activité. Par ailleurs, certaines lignes en France voient la présence concomitante de plusieurs gestionnaires d'infrastructure.</p> <p>Dans ces conditions, il n'est pas clair comment le niveau de sécurité des gestionnaires d'infrastructure pourra être estimé de manière fiable.</p> <p>Par ailleurs, certains gestionnaires d'infrastructure ont des activités de transporteurs pour leur compte et il n'est pas indiqué dans le projet comment ces activités seront prises en compte.</p> <p>Enfin, dans la taxonomie figure un item « Station Structure failure » qui est attribué au gestionnaire d'infrastructure. Outre le fait que le bâtiment de la gare ne fait pas partie de l'infrastructure ferroviaire, ce dernier n'en est pas</p>	NWC	<p>Ownership issues shall not be assumed and need to be assessed, considering the mentioned differences in governance/ownership structures in Member States.</p> <p>We note that the reporting templates require that the involved operators (incl. IM) are identified.</p> <p>This information is included in a process allowing review and corrections to correctly allocate the part of the system in cause.</p> <p>When causes are disputed or unknown the SL estimation takes into account a generic shared attribution.</p>
----	-----------	---	---	-----	---

<i>N°</i>	<i>Reference (e.g. Art, §)</i>	<i>Type</i>	<i>Reviewer</i>	<i>Reviewer's Comments, Questions, Proposals</i>	<i>Reply</i>	<i>Proposal for the correction or justification for the rejection</i>
				nécessairement en charge, suivant le régime adopté par l'Etat membre.		

Note: This table could be changed according to the requestor's needs

Please read carefully the Data Protection Notice below before submitting your comments.

<https://www.era.europa.eu/content/data-protection#meeting1>

I have read the Data Protection Notice and I accept the processing of my personal data accordingly.

I accept that the comments I have submitted can be published on the ERA website along with: my name my e-mail address