COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la seguridad ferroviaria

(Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

En su Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», adoptado el 28 de marzo de 2011, la Comisión anunció su proyecto de establecimiento de un espacio ferroviario europeo único y precisó que este objetivo implica la creación de un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias europeas puedan prestar servicios sin trabas innecesarias desde el punto de vista técnico y administrativo.

Por otro lado, las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 ponen de relieve la necesidad de aprovechar las posibilidades de generación de crecimiento que brinda el Mercado Único plenamente integrado, también en lo que se refiere a las industrias de red[1]. Por su parte, la Comunicación de la Comisión en materia de Medidas en favor de la Estabilidad, el Crecimiento y el Empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012[2], hace hincapié en la necesidad de reducir en mayor medida la carga reglamentaria y las barreras que dificultan la entrada en el sector ferroviario, y realiza por lo tanto recomendaciones específicas para cada país en este sentido. En esta misma línea, el 6 de junio de 2012 la Comisión adoptó la Comunicación sobre fortalecimiento de la gobernanza del mercado único, que igualmente destaca la importancia del sector del transporte[3].

En la última década, el mercado ferroviario de la UE ha experimentado cambios radicales que han venido de la mano de los tres «paquetes ferroviarios» legislativos (acompañados de otros actos auxiliares) encaminados a provocar la apertura de los mercado nacionales y lograr un ferrocarril más competitivo e interoperable a nivel de la UE, manteniendo a la vez un alto nivel de seguridad. Sin embargo, al pesar del desarrollo considerable del «acervo de la UE» por el que se establece un mercado interior de los servicios de transporte ferroviario, la parte que ostenta el ferrocarril en el transporte intra-UE sigue siendo muy modesta. Por ello, la Comisión ha decidido presentar un cuarto paquete ferroviario que aumente la calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios y elimine los obstáculos que subsisten en el mercado. La presente Directiva es un componente del cuarto paquete ferroviario que se centra en la eliminación de las restantes barreras administrativas y técnicas y, en particular, en el establecimiento de un enfoque común para abordar las normas de seguridad e interoperabilidad que permitirán aumentar las economías de escala de las empresas ferroviarias activas en la UE, en la disminución de los costes administrativos y la aceleración de los procedimientos administrativos, y en la eliminación de la discriminación oculta.

1.2. Marco jurídico de la seguridad ferroviaria

A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
[2] COM(2012) 299 final.
[3] COM(2012) 259 final.

ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.

La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias[4] y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones para su utilización y certificación de la seguridad[5], supusieron el primer paso hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Unión Europea.

La Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad[6] representaron una gran mejora en el establecimiento de un marco reglamentario común para la seguridad ferroviaria. La Directiva estableció un marco para la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación sobre accidentes, con objeto de disuadir a los Estados miembros de seguir elaborando reglas y normas nacionales basadas en conceptos técnicos y operacionales nacionales.

1.3. Motivo de la modificación de la Directiva 2004/49/CE

El artículo 10, apartado 7, de la Directiva 2004/49/CE establece que «antes del 30 de abril de 2009, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario» que sustituya el sistema actual de dos partes (parte A/B). La elaboración e implementación del certificado único de seguridad de la UE ha sido siempre el objetivo a largo plazo, y la cuestión no fue nunca decidir la conveniencia de introducirlo o no, sino cuándo hacerlo.

En su informe intermedio de 2009, la Agencia Ferroviaria Europea, en lo sucesivo «la Agencia», afirmaba que era demasiado pronto para emitir una recomendación y que era necesaria más información para garantizar un debate informado. La Agencia presentó un informe en julio de 2012 junto con una recomendación que proponía una estrategia de migración[7].

A raíz de la recomendación de la Agencia, la Comisión considera que el actual marco reglamentario ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión Europea. Habida cuenta de este objetivo, es necesario revisar la función de las autoridades nacionales de seguridad y proceder a la redistribución de las responsabilidades entre ellas y la Agencia.

---

4 DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.
5 DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.
6 DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.
7 Recomendación sobre la migración hacia un certificado único de seguridad de la UE, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

La revisión de la Directiva sobre la seguridad ferroviaria constituye asimismo una oportunidad para adaptar el texto a la evolución del mercado ferroviario en el que han surgido nuevos agentes o entidades profesionales. Las lecciones extraídas de accidentes ferroviarios graves demuestran que estos agentes pueden asumir importantes responsabilidades en materia de seguridad. Anteriormente, las empresas ferroviarias integradas verticalmente podían controlar internamente la calidad de todos los procesos, como el mantenimiento del material rodante o las operaciones de carga. La tendencia actual de externalizar actividades o servicios está dando lugar a la aparición de nuevos agentes sometidos a una presión económica y financiera cada vez mayor, al tiempo que disminuye el control interno. De esta situación se pueden derivar consecuencias para la seguridad, a no ser que se establezca una nueva forma de control a través de acuerdos contractuales o de otra índole, a fin de garantizar la debida implementación de medidas de control de los riesgos por parte de todos los agentes pertinentes.

Otra razón importante para modificar el texto tiene que ver con las normas nacionales en el ámbito de la seguridad. Se creó un grupo operativo para tratar este asunto cuyas conclusiones han sido tenidas en cuenta en la presente propuesta.

Las demás modificaciones del texto versan sobre las cuestiones siguientes:

- aclaración de disposiciones existentes y adición de nuevas definiciones: debido a la necesidad de hacer concordar sus disposiciones con las disposiciones equivalentes de la Directiva XX, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Directiva sobre la interoperabilidad»;
- actualizaciones debidas a la evolución del marco legislativo: disposiciones relativas a las normas nacionales, así como referencia a los procedimientos de comitología y los actos delegados;
- cambios de redacción: consolidación de anteriores modificaciones del texto de la Directiva, nueva numeración de artículos y anexos, eliminación de disposiciones obsoletas y referencias a otros componentes del cuarto paquete ferroviario.

2. RESULTADO DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

La DG MOVE realizó una exhaustiva evaluación de impacto que respaldara las propuestas legislativas destinadas a aumentar la eficiencia y competitividad del espacio ferroviario europeo único, tanto en lo que se refiere a la interoperabilidad como a la seguridad.

En junio de 2011 se instituyó un Grupo Director de la Evaluación de Impacto. Aunque todas las DG fueron invitadas a participar, las más directamente implicadas son ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER y ELARG.

Los servicios de la Comisión han venido debatiendo de forma continuada con representantes del sector acerca de la evolución del espacio ferroviario europeo único. En 2010-2011 llevaron a cabo una evaluación *ex post* del Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea la Agencia.

Por otro lado, para asistir a la Comisión en el proceso de la evaluación de impacto, se encargó a un consultor externo que preparara un estudio que respaldara dicha evaluación y procediera a una consulta específica de las partes interesadas.

La consulta específica de las partes interesadas comenzó el 18 de noviembre de 2011 con una encuesta por Internet y finalizó el 30 de diciembre de 2011. A la consulta siguieron entrevistas con los principales interesados y un seminario de partes interesadas en febrero de 2012.

Dado el carácter técnico de la iniciativa, no se celebraron consultas públicas. Sin embargo, la Comisión veló por que todas las partes interesadas fueran consultadas a su debido momento y por que las conversaciones cubrieran todos los elementos clave de la iniciativa.

En el informe de evaluación de impacto[8] figura más información, así como los resultados de la consulta con las partes interesadas.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Esta sección expone y comenta las modificaciones más significativas del texto de la Directiva. Los cambios en la redacción y las modificaciones más obvias no se comentan.

CAPÍTULO I

Artículo 1: sin comentarios.

Artículo 2: adaptación del ámbito para mantener la coherencia con la Directiva sobre la interoperabilidad.

Artículo 3: nuevas definiciones y modificaciones para aumentar la coherencia con definiciones similares utilizadas en la Directiva sobre la interoperabilidad.

CAPÍTULO II

Artículo 4: aclaración de la función y las responsabilidades de los agentes de la cadena ferroviaria para tener en cuenta la evolución reciente del mercado y del marco legislativo.

Artículos 5, 6 y 7: actualizaciones debidas a la evolución del marco legislativo.

Artículo 8: adaptación de las disposiciones relacionadas con las normas nacionales para tener en cuenta la evolución del marco legislativo (adopción de las ETI) y la articulación con la Directiva sobre la interoperabilidad.

Artículo 9: sin comentarios.

CAPÍTULO III

Artículo 10: introducción del sistema del certificado único de seguridad para las empresas ferroviarias que sustituye el antiguo sistema del certificado de seguridad de dos partes: «parte A» y «parte B».

Artículo 11: antiguo artículo 11 adaptado al proceso de transición hacia un certificado único de seguridad que tiene en cuenta la nueva función de la Agencia.

Artículo 12: antiguo artículo 11 sin cambios sustanciales.

Artículo 13: sin comentarios.

Artículos 14 y 15: renumeración del antiguo artículo 14 bis actualizado.

Antiguo artículo 15: obsoleto.

CAPÍTULO IV

Artículos 16 y 18: modificaciones que tienen en cuenta la nueva función de las autoridades nacionales responsables de la seguridad en el proceso de transición hacia un certificado único de seguridad y redistribución de las responsabilidades entre ellas y la Agencia.

[8] Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al documento 'Legislative proposals to eliminate remaining administrative and technical barriers in the field of interoperability and safety on the EU railway market'.

CAPÍTULO V

Artículo 19: sin comentarios.

Artículo 20: aclaración que subraya la cooperación entre el organismo nacional de investigación y las autoridades judiciales en caso de investigación a raíz de un accidente.

Artículos 21 a 25: sin comentarios.

CAPÍTULO VI

Artículo 26: nueva disposición sobre actos delegados que tiene en cuenta la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 27: modificación del procedimiento de comité que tiene en cuenta la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 28: antiguo artículo 31 actualizado.

Artículo 29: antiguo artículo 32 sin comentarios.

Antiguo artículo 26: obsoleto.

Los antiguos artículos 29 y 30 de la Directiva 2004/49/CE se refieren a modificaciones de las Dirctivas 95/18/CE y 2001/14/CE, respectivamente, y quedarán obsoletos cuando entre en vigor la refundición del primer paquete ferroviario por el que se derogan esas dos Directivas.

Artículo 30: disposiciones transitorias.

Artículo 31: nuevo artículo sobre la función de los dictámenes y recomendaciones de la Agencia.

Artículo 32: antiguo artículo 33 con aclaraciones en materia de transposición.

Artículo 33: derogación de la Directiva 2004/49/CE, refundida.

Artículo 34: antiguo artículo 34 sobre la entrada en vigor, adaptado.

Artículo 35: antiguo artículo 35 sobre los destinatarios, adaptado.

ANEXO I: antiguo ANEXO I con alguna adaptación.

Antiguo ANEXO II: obsoleto a raíz de la adaptación de las normas nacionales.

Antiguo ANEXO III: obsoleto a raíz de la introducción de un acto de ejecución.

Antiguo ANEXO IV: obsoleto a raíz de la introducción del sistema de certificado único de seguridad de la UE.

Antiguo ANEXO V: obsoleto a raíz de la introducción de un acto de ejecución.

Nuevo ANEXO II: tabla de correspondencias.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

2013/0016 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la seguridad ferroviaria

(Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~ y, en particular, su artículo ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ , apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[3],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 1 (adaptado)

~~A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, iniciados en primer lugar por la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios[4], es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.~~

⇩ nuevo

(1) La Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad[5], ha sido modificada sustancialmente. Dado que es preciso introducir nuevas modificaciones, procede, en aras de una mayor claridad, refundir dicha Directiva.

---

1 DO C , , p..

2 DO C , , p..

3 DO C , , p..

4 ~~DO L 237 de 24.08.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).~~

5 DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 2 (adaptado)

~~La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias[6] y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones para su utilización y certificación de la seguridad[7], suponen los primeros pasos hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, Pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Comunidad. Reviste especial importancia armonizar el contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación sobre accidentes.~~

⇩ nuevo

(2) La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes. No obstante, a fin de continuar los esfuerzos para crear un mercado único de los servicios de transporte ferroviario, es necesaria la completa revisión de esta Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 3 (adaptado)

~~Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos comunitarios de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, y de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado, debe permitirse a los Estados miembros que eximan a dichos sistemas ferroviarios locales del ámbito de aplicación de la presente Directiva.~~

⇩ nuevo

(3) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y

6 ~~DO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 26).~~

7 ~~DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada por la Decisión de la Comisión 2002/844/CE (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30).~~

frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos de la Unión en materia de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, dichos sistemas ferroviarios locales deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Ello no impide a los Estados miembros aplicar las disposiciones de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios locales de forma voluntaria si lo consideran apropiado.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 4 (adaptado)

~~Los niveles de seguridad del sistema ferroviario comunitario son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. Es importante que la seguridad se mantenga al menos durante la fase de reestructuración actual, que separará funciones de empresas ferroviarias anteriormente integradas y llevará cada vez más al sector ferroviario de la autorregulación a una regulación pública. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la competitividad del modo de transporte ferroviario.~~

⇩ nuevo

(4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

(5) ~~Todos los operadores~~ Los principales agentes del sistema ferroviario, los administradores de ~~la~~ infraestructuras y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos. Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades ⌦ nacionales ⌫ responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de todos los operadores.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 6 (adaptado)

~~La responsabilidad de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o~~

~~servicios de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad[8] y en la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional[9], o en otras normas comunitarias pertinentes.~~

⇩ nuevo

(6) La responsabilidad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los cargadores -incluidos los de cisternas-, las entidades responsables del mantenimiento, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios. Para evitar el riesgo de que las responsabilidades no sean asumidas adecuadamente, cada agente pertinente debe responsabilizarse de su proceso particular. Cada agente del sistema ferroviario debe responsabilizarse frente a los demás agentes de la comunicación completa y veraz de toda la información pertinente para comprobar si los vehículos son aptos para circular. En particular, esa información debe versar sobre el estado y el historial del vehículo, los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 7 (adaptado)

~~Los requisitos de seguridad de los subsistemas de las redes ferroviarias transeuropeas se fijan en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, pero estas Directivas no definen unos requisitos comunes en el nivel del sistema y no se ocupan en detalle de la regulación, de la gestión y de la supervisión de la seguridad. Cuando los niveles mínimos de seguridad de los subsistemas sean definidos por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), será cada vez más importante fijar objetivos de seguridad también en el nivel del sistema.~~

⇩ nuevo

(7) Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratistas y otras partes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, deben aplicar los métodos del proceso de vigilancia establecidos en los métodos comunes de seguridad (MCS). Sus contratistas deben aplicar este proceso a través de acuerdos contractuales. Como quiera que dichos acuerdos constituyen una parte esencial del sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, estos deben revelar sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo «la Agencia») o de la autoridad nacional de seguridad en el contexto de sus actividades de supervisión.

[8] ~~DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.~~
[9] ~~DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 8 (adaptado)

~~Se deben introducir gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y métodos comunes de seguridad (MCS) para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, en caso necesario y cuando sea razonablemente viable, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación del nivel de seguridad y la actividad de los operadores tanto en los Estados miembros como a escala comunitaria.~~

⇩ nuevo

(8) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y MCS para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, en caso necesario y cuando sea razonablemente viable, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación de la seguridad y actividad de los operadores tanto a escala de la Unión como en los Estados miembros. Se han establecido indicadores comunes de seguridad (ICS) a fin de facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria y de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 9 (adaptado)

~~La información sobre la seguridad del sistema ferroviario es escasa y no suele ser pública, por lo que resulta necesario establecer indicadores comunes de seguridad (ICS) para evaluar si el sistema cumple con los OCS y facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria. Sin embargo, las definiciones nacionales relativas a los ICS podrán aplicarse durante un período transitorio y, por ello, se tendrá debidamente en cuenta el estado de desarrollo de definiciones comunes de los ICS cuando se elabore el primer conjunto de OCS.~~

⇩ nuevo

(9) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, han sido sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI). A fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, debe reducirse el número de normas nacionales como consecuencia de la ampliación del ámbito de las ETI a la totalidad del sistema ferroviario de la Unión y de la resolución de los puntos pendientes de las ETI. A este efecto, los Estados miembros deben mantener actualizado sus sistema de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello a la Comisión y a la Agencia.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 10 (adaptado)

~~Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, deben ser sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por las ETI.~~

~~La introducción de nuevas normas nacionales específicas que no se basen en dichas normas comunes debe reducirse al mínimo. Las nuevas normas nacionales deben ser conformes con la legislación comunitaria y facilitar el paso a un planteamiento común de la seguridad ferroviaria. Por tanto, un Estado miembro antes de adoptar una norma nacional de seguridad que requiera un nivel de seguridad mayor que el OCS, debe consultar con todas las partes implicadas. En esos casos, el nuevo proyecto de norma debe someterse a un examen de la Comisión, que debe adoptar una decisión si resulta que el nuevo proyecto de norma no es conforme con la legislación comunitaria o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros.~~

⇩ nuevo

(10) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente. El sistema de gestión de la seguridad es la herramienta reconocida para prevenir accidentes y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la reproducción de accidentes. Los Estados miembros no deben disminuir la responsabilidad de las empresas ferroviarias mediante el establecimiento de nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 11 (adaptado)

~~La situación actual, en la que las normas nacionales de seguridad continúan desempeñando un papel importante, debe considerarse como una transición hacia una situación a más largo plazo en la que se aplicarán normas europeas.~~

⇩ nuevo

(11) Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos de la Unión y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la Agencia y a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro interesado.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 12 (adaptado)

~~El desarrollo de OCS, MCS e ICS, así como la necesidad de facilitar el progreso hacia un planteamiento común en relación con la seguridad ferroviaria requiere apoyo técnico a escala comunitaria. La Agencia Ferroviaria Europea creada en virtud del Reglamento (CE)~~

~~nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo[10] tiene por objeto emitir recomendaciones sobre los OCS, los MCS y los ICS y sobre otras medidas de armonización y supervisar el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Comunidad.~~

⇩ nuevo

(12) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles y condiciones equitativas entre las empresas ferroviarias, estas últimas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para obtener acceso a la infraestructura ferroviaria. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. En lo que se refiere a los servicios de transporte internacional, debe bastar una única aprobación del sistema de gestión de la seguridad a nivel de la Unión.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 13 (adaptado)

~~Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos comunitarios y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro interesado.~~

⇩ nuevo

(13) Se han establecido métodos armonizados basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a las empresas ferroviarias y las autoridades nacionales de seguridad en los campos de la vigilancia, la evaluación de la conformidad, la supervisión y la evaluación y valoración de riesgos. Este marco reglamentario normativo ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión. La migración hacia un único certificado de seguridad debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 14 (adaptado)

~~El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta que las disposiciones de la Directiva 89/391/CE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo[11] y las directivas específicas pertinentes son de plena aplicación en lo que se refiere a la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores del sector del transporte ferroviario. El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta asimismo las disposiciones de la~~

---

10 ~~Véase la página 3 del presente Diario Oficial.~~

11 ~~DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.~~

~~Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril[12].~~

⇩ nuevo

(14) El certificado único de seguridad deberá expedirse previa demostración por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad. La comprobación del cumplimiento de esta condición puede exigir no solamente inspecciones *in situ* de la empresa ferroviaria, sino también la supervisión necesaria para valorar si la empresa ferroviaria sigue aplicando debidamente su sistema de gestión de la seguridad una vez se le haya concedido el certificado único de seguridad.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 15 (adaptado)

~~Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles e iguales condiciones entre las empresas ferroviarias, todas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. Para los servicios de transporte internacionales debe ser suficiente homologar el sistema de gestión de la seguridad en un Estado miembro y conceder a esta homologación una validez comunitaria. Por lo que respecta a las normas nacionales, el cumplimiento de éstas debe estar sujeto a una certificación adicional en cada Estado miembro. El objetivo último debe ser el establecimiento de un certificado común de seguridad con validez comunitaria.~~

⇩ nuevo

(15) El administrador de infraestructuras debe tener una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. El administrador de infraestructuras debe estar sujeto a la autorización por parte de la autoridad nacional de seguridad en lo que se refiere a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones a fin de cumplir los requisitos de seguridad.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 16 (adaptado)

~~Además de los requisitos de seguridad establecidos en el certificado de seguridad, las empresas ferroviarias autorizadas deben cumplir los requisitos nacionales, que deben ser compatibles con el Derecho comunitario y aplicarse de forma no discriminatoria, relativos a la salud, la seguridad, las condiciones sociales, incluidas las disposiciones legales sobre tiempo de conducción, así como los requisitos relativos a los derechos de los trabajadores y los consumidores, tal como se enuncian en los artículos 6 y 12 de la Directiva 95/18/CE.~~

[12] ~~DO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/29/CE de la Comisión (DO L 90 de 8.4.2003, p. 47).~~

⇩ nuevo

(16) La certificación del personal de trenes es frecuentemente un obstáculo insuperable para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que tengan la intención de operar en la red pertinente.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 17 (adaptado)

~~Cada administrador de la infraestructura tiene una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. Paralelamente a la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias, el administrador de la infraestructura debe ser objeto de una autorización de seguridad expedida por la autoridad responsable de la seguridad relativa a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones para cumplir los requisitos en materia de seguridad.~~

⇩ nuevo

(17) La entidad encargada del mantenimiento debe estar certificada para los vagones de mercancías. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, esta certificación debe incluirse en el procedimiento de autorización de la seguridad. El certificado concedido a dicha entidad debe garantizar que los vagones de mercancías a cargo de la entidad cumplan los requisitos de mantenimiento de esta Directiva. Este certificado debe ser válido en toda la Unión y ser expedido por un organismo capaz de auditar el sistema de mantenimiento establecido por la entidad. Como quiera que los vagones de mercancías se utilizan con frecuencia para el tráfico internacional y que la entidad a cargo del mantenimiento puede desear utilizar talleres establecidos en más de un Estado miembro, el organismo de certificación debe poder efectuar sus controles en toda la Unión.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 18 (adaptado)

~~Los Estados miembros deben procurar ayudar a los solicitantes que deseen incorporarse al mercado como empresas ferroviarias, sobre todo proporcionando información y respondiendo rápidamente a las solicitudes de certificación de la seguridad. Para las empresas ferroviarias que efectúan servicios de transporte internacional es importante que los procedimientos sean similares en los diversos Estados miembros. Aunque el certificado de seguridad siga conteniendo partes nacionales en un futuro próximo, debe no obstante ser posible armonizar sus partes comunes y facilitar la creación de una plantilla común.~~

⇩ nuevo

(18) Las autoridades nacionales de seguridad deben ser plenamente independientes en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa

ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora, y deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario único y coordinar sus criterios decisorios. Para aumentar la eficiencia, dos o más Estados miembros pueden decidir fusionar el personal y los recursos de sus respectivas autoridades nacionales responsables de la seguridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 19 (adaptado)

~~La certificación del personal a bordo de los trenes y la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso de las diversas redes nacionales son barreras a menudo insuperables para los nuevos participantes en el marcado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que soliciten una certificación de seguridad. Debe establecerse un procedimiento común para la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso.~~

⇩ nuevo

(19) Cuando se solicite a una autoridad nacional de seguridad que supervise a una empresa ferroviaria establecida en Estados miembros diferentes, las demás autoridades nacionales de seguridad pertinentes deben ser informadas por la Agencia, quien debe garantizar asimismo la coordinación necesaria de las actividades de supervisión.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 20 (adaptado)

~~El tiempo de conducción y de descanso de los maquinistas y del personal de trenes que desempeña funciones de seguridad tiene un efecto importante en el nivel de seguridad del sistema ferroviario. Estos aspectos están contemplados en los artículos 137 a 139 del Tratado y ya son objeto de negociaciones entre los interlocutores sociales en el seno del Comité de diálogo sectorial establecido de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión[13].~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 21 (adaptado)

~~El desarrollo de un sistema de ferrocarriles comunitario seguro requiere el establecimiento de condiciones armonizadas para la concesión de los permisos correspondientes a los maquinistas y al personal acompañante de a bordo que desempeñe funciones de seguridad; la Comisión ha anunciado su propósito de proponer en breve legislación al respecto. Por lo que~~

---

13 ~~Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).~~

~~se refiere a otro personal encargado de funciones de seguridad esenciales, ya se especifican sus cualificaciones en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 22 (adaptado)

~~Dentro del nuevo marco normativo común en materia de seguridad ferroviaria es necesario establecer en todos los Estados miembros autoridades nacionales responsables de la seguridad encargadas de regular y supervisar la seguridad ferroviaria. Para facilitar su cooperación a nivel comunitario deben asignárseles las mismas tareas y responsabilidades mínimas. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben disponer de un alto grado de autonomía, y ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan contribuir a la creación de un sistema ferroviario único europeo y cooperar para coordinar sus criterios decisorios, en particular en lo que se refiere a la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias que efectúen servicios de transporte internacional.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 23 (adaptado)

(~~23~~20) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez, pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes ⌦ deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando ⌫ ~~podrían~~ puedan ser precursores significativos de ~~los~~ accidentes graves ~~y deben también someterse a una investigación sobre la seguridad, en caso necesario~~.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 24

(~~24~~21) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de la investigación judicial del mismo incidente y debe concedérsele el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de las partes implicadas en el sector ferroviario. El organismo debe funcionar de tal modo que evite cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas de los sucesos que se están investigando; en particular, su independencia funcional no debe verse afectada si estuviese estrechamente relacionado con la autoridad nacional responsable de la seguridad o el administrador de ferrocarriles por motivos de estructura organizativa o jurídica. Las investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente con la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.

⇩ nuevo

(22) A fin de aumentar la eficacia de sus actividades y de ayudarle en el desempeño de sus funciones, el organismo de investigación debe poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con la autoridad judicial. Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala de la Unión. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.

(23) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

(24) Dado que los objetivos de la acción propuesta en la presente Directiva, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados únicos de seguridad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 25 (adaptado)

~~Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala comunitaria. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.~~

⇩ nuevo

(25) Con el fin de completar y modificar algunos elementos no esenciales de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión en lo que respecta a los métodos comunes de seguridad y a su revisión, y a la revisión de los indicadores comunes de seguridad y de los objetivos comunes de seguridad. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas oportunas durante sus trabajos de preparación, incluso con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

(26) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión con respecto a los requisitos del sistema de gestión de la seguridad y a sus elementos, a la revisión del

sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y a la ampliación a otros tipos de material rodante y al contenido principal del informe de investigación sobre accidentes e incidentes. Estas competencias deben ser ejercidas de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión[14].

(27) La obligación de incorporar la presente Directiva al ordenamiento jurídico nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo en relación con las Directivas anteriores. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de la Directiva anterior.

(28) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros relativa a los plazos de incorporación al Derecho interno de las Directivas que figuran en el anexo IV, parte B.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 26 (adaptado)

~~Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición a escala comunitaria de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados de seguridad comunitarios, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, habida cuenta de la dimensión de la acción, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 27 (adaptado)

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[15].~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 28 (adaptado)

~~La presente Directiva pretende reorganizar y agrupar la legislación comunitaria pertinente en materia de seguridad ferroviaria. Por consiguiente, deben derogarse las disposiciones sobre~~

---

[14] DO L 55 de 28.2.2011, p.13.

[15] ~~DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

~~certificación de la seguridad de empresas ferroviarias que anteriormente figuraban en la Directiva 2001/14/CE, junto con todas las referencias a la certificación de la seguridad. La Directiva 95/18/CE incluye requisitos de seguridad aplicables al personal de explotación y sobre seguridad del material rodante que están cubiertos por los requisitos sobre certificación de seguridad de la presente Directiva y, que por tanto, no deben seguir formando parte de los requisitos de concesión de la licencia. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para que se le dé acceso a la infraestructura ferroviaria.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 29 (adaptado)

~~Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva ~~tiene por objeto~~ ⌦ establece disposiciones para ⌫ garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles ~~comunitarios~~ ⌦ de la Unión ⌫, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

a) la armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros;

b) la definición de responsabilidades entre las partes ⌦ del sistema ferroviario ⌫ ;

c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas a ~~una mayor armonización~~ ⇨ la eliminación progresiva ⇦ de las normas nacionales;

d) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable en materia de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes;

e) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de

seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias ⇨ , ⇦ ~~y~~ los administradores de ~~la~~ infraestructuras ⇨ y otros agentes del sistema ferroviario ⇦.

2. ⇨ Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los siguientes sistemas: ⇦

~~Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva:~~

a) los metros, tranvías y ~~otros~~ sistemas de ferrocarril ligero;

b) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de ~~pasajeros~~ viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operen en este tipo de redes;

⌦ 3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva: ⌫

a~~c~~) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada ⇨ y los vehículos que circulen solamente por la misma ⇦ para uso exclusivo de su dueño ~~de la infraestructura~~ para sus propias operaciones de carga;

⇨ b) la infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional, histórico o turístico. ⇦

~~d) los vehículos históricos que circulen en redes nacionales siempre que cumplan las normas y reglamentos nacionales de seguridad con el fin de garantizar la circulación segura de tales vehículos;~~

~~e) los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes, incluidos los talleres, los vehículos y el personal.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se aplicarán las siguientes definiciones:

~~a) «sistema ferroviario»: la totalidad de los subsistemas correspondientes a los ámbitos estructurales y funcionales, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto;~~

⇩ nuevo

a) «sistema ferroviario»: el sistema ferroviario de la Unión tal como se define en el artículo 2 de la Directiva [xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario];

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~b) «administrador de la infraestructura»: cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura de una red o parte de una red podrán asignarse a diferentes organismos o empresas;~~

⇩ nuevo

b) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE[16];

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

c) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en ⇨ el artículo 2 de ⇦ la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción;

d) «especificación técnica de interoperabilidad (ETI)»: la~~s~~ especificación~~ones~~ de ~~las~~ que es objeto cada subsistema o parte de un subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad ~~de los sistemas~~ del sistema ferroviario~~s transeuropeos de alta velocidad y convencionales~~ según se define~~n~~ en ⇨ el artículo 2 de la Directiva xx⇦ ~~la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE;~~ ⇨ sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario; ⇦

e) «objetivos comunes de seguridad (OCS)»: los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo;

~~f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que deberán elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;~~

⌦f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad; ⌫

g) «autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad»: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la

[16] DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

presente Directiva o cualquier organismo ~~binacional~~ al que ~~los~~ ⌦ varios ⌫ Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad ~~en relación con la infraestructura transfronteriza especializada~~;

h) «normas nacionales ~~de seguridad~~»: todas las normas ⇨ vinculantes ⇦ que contengan requisitos de seguridad ⇨ o técnicos ⇦ ferroviari~~a~~os establecidos por un Estado miembro y aplicables a ~~más de una~~ ⇨ las empresas ⇦ ferroviarias, con independencia del organismo que las emita;

i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y las medidas establecidas por un administrador de ~~la~~ infraestructura~~s~~ o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;

j) «investigador responsable»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;

k) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros;

l) «accidente grave»: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;

m) «incidente»: cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de ~~funcionamiento~~ ⌦ las operaciones ⌫;

n) «investigación»: un proceso efectuado con vistas a prevenir accidentes e incidentes que incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;

o) «causas»: las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;

~~p) «Agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea, es decir, la agencia comunitaria para la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias;~~

⇩ nuevo

p) «ferrocarril ligero», un sistema urbano y/o suburbano de transporte ferroviario de menor capacidad y velocidad que los sistemas pesados de ferrocarril y metro, pero de mayor capacidad y velocidad que los sistemas de tranvía. Los sistemas de ferrocarril ligero pueden disponer de su propia plataforma segregada o bien compartirla con el tráfico de carretera, y normalmente no intercambian vehículos con el tráfico ferroviario de viajeros o de mercancías de larga distancia;

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

q) «organismos notificados»: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas~~, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE~~;

r) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario ~~de alta velocidad o convencional~~, según se define~~n~~ en ⇨ el artículo 2 de la Directiva xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario ⇦ ~~las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. El concepto de «componente» engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos~~;

🡻 2008/110/CE Art. 1.2 (adaptado)
⇨ nuevo

s) «poseedor», la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos ~~(RNV) previsto~~ ⇨ al que se hace referencia ⇦ en el ~~artículo 33 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008,~~ ⌦ artículo 43 de la Directiva XX sobre ⌫ la interoperabilidad del sistema ferroviario ~~comunitario (versión refundida)~~[17] ~~(denominada en lo sucesivo «Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles»)~~;

t) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el ⌦ registro nacional de vehículos ⌫ ~~RNV~~;

u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción ⇨ en composición fija o variable ⇦ ; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales ~~o por partes de dichos subsistemas;~~.

⇩ nuevo

v) «fabricante», cualquier persona física o jurídica que fabrica un componente o subsistema de interoperabilidad, o que encarga su diseño o fabricación, y lo comercializa bajo su nombre o marca comercial;

w) «expedidor», una empresa que expide mercancías por cuenta propia o de terceros;

x) «cargador», una empresa que carga mercancías embaladas, incluidas mercancías peligrosas, pequeños contenedores o cisternas móviles en un vagón o contenedor, o

[17] ~~DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.~~

que carga un contenedor, contenedor para transporte a granel, contenedor de gas de elementos múltiples, contenedor cisterna o cisterna móvil en un vagón;

y) «cargador de cisternas», una empresa que carga mercancías, incluidas mercancías peligrosas, en una cisterna (vagón cisterna, vagón con cisterna desmontable, cisterna móvil o contenedor cisterna) en un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 4

⇨ Función de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y mejora ⇦
~~Fomento y mejora~~ de la seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros ⇨ y la Agencia ⇦ velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de la legislación ~~comunitaria~~ ⌦ de la Unión ⌫ y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

~~Los Estados miembros velarán por el establecimiento, aplicación y cumplimiento de normas de seguridad de manera transparente y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único.~~

~~2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas de desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
➔$_1$ 2008/110/CE Art. 1.3
⇨ nuevo

2. Los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de ~~la~~ infraestructuras y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará:

a) a implementar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente;

b) a aplicar las reglas ~~y normas~~ ⌦ de la Unión y ⌫ nacionales ~~de seguridad~~;

c) a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de ~~la~~ infraestructuras y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de

material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. ⇨ Los riesgos asociados a las actividades de terceros serán también tenidos en cuenta en los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias. ⇦

3~~4~~. ~~Sin perjuicio de lo anterior, todo~~ ⌦ Todo ⌫ fabricante, empresa de mantenimiento, ➔1 poseedor ➔ , prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento ~~será responsable de~~ ⌦ garantizará ⌫ que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios y equipo que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de ~~la~~ infraestructuras puedan utilizarlos de manera segura.

⇩ nuevo

4. Todos los agentes que tengan una función importante que realizar en las operaciones de seguridad implementarán las medidas de control de riesgos necesarias, en su caso cooperando mutuamente. Además de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, esos agentes incluyen:

(a) las entidades encargadas del mantenimiento de los vehículos;

(b) los expedidores, los cargadores –incluidos los de cisternas-, que tienen una función que realizar en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de carga;

(c) los fabricantes, que son responsables del diseño y la fabricación con garantías de seguridad de vehículos ferroviarios, piezas, componentes o subconjuntos de vehículos, de infraestructura ferroviaria, de energía y de control-mando en vía, así como de la elaboración de la documentación preliminar de mantenimiento asociada al vehículo.

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratantes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras y la entidad encargada del mantenimiento aplicarán los métodos comunes de los procesos de vigilancia establecidos en el Reglamento (UE) nº 1078/2012[18]. Sus contratistas aplicarán este proceso a través de acuerdos contractuales. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento revelarán sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia o de la autoridad nacional responsable de la seguridad.

6. Cualquier agente del sistema ferroviario que identifique un riesgo para la seguridad derivado de defectos de fabricación y faltas de conformidad, o de averías de equipos técnicos, incluidos los de subsistemas estructurales, informará de esos riesgos a las demás partes implicadas de forma que estas puedan tomar las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad del funcionamiento seguro del sistema ferroviario.

7. En caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todos los agentes intercambiarán toda la información pertinente para la seguridad de su funcionamiento. Entre otros, se facilitará información sobre el estado y el historial del vehículo, los elementos de los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de

[18] DO L 320 de 17.11.2012, p. 8.

porte. La información será lo suficientemente detallada como para permitir la evaluación de los riesgos de la explotación del vehículo por la empresa ferroviaria.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los OCS y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria, los Estados miembros recogerán información sobre los indicadores comunes de seguridad (ICS) mediante la realización de informes anuales por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad, de conformidad con el artículo 18.

~~El primer año de referencia de los ICS será 2006; se incluirán en el informe anual el año siguiente.~~

Los ICS se fijarán con arreglo a lo expuesto en el anexo I.

⇩ nuevo

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 en lo que se refiere a la revisión del anexo I, en particular para actualizar los ICS habida cuenta del progreso técnico y para adaptar los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

↓ 2008/110/CE Art. 1.4 (adaptado)

~~2. Antes del 30 de abril de 2009 se revisará el anexo I, en particular, para incluir en él definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad

↓ 2008/110/CE Art. 1.5(a) (adaptado)

~~1. 1. Una primera serie de MCS, que cubra al menos los métodos descritos en el apartado 3, letra a), será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2008. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~Una segunda serie de MCS, que cubra el resto de los métodos descritos en el apartado 3, será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2010. La serie se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.~~

~~Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

~~2. 2. Los proyectos de MCS y de MCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

~~Los proyectos de MCS se basarán en un examen de los métodos existentes en los Estados miembros.~~

~~3~~1. Los MCS describirán los procedimientos de evaluación de~~l~~ los ⌦ niveles ⌫ de seguridad, de la consecución de los objetivos de seguridad y del cumplimiento de otros requisitos de seguridad mediante la elaboración y la definición de:

a) métodos de evaluación y valoración de riesgos;

b) métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos con arreglo a las disposiciones de los artículos 10 y 11;

~~y~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.5(b)

~~c) en la medida en que aún no estén cubiertos por especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales del sistema de ferrocarriles se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes; .~~

⇩ nuevo

c) métodos de supervisión que deberán aplicar las autoridades nacionales responsables de la seguridad y métodos de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento;

d) cualesquiera otros métodos que abarquen un proceso del sistema de gestión de la seguridad y que sea necesario armonizar a nivel de la Unión.

↓ 2008/110/CE Art. 1.5(c)

~~4. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros definidas en el artículo 4, apartado 1.~~

~~Los proyectos de MCS y de MCS revisados se basarán en un examen de los objetivos y métodos existentes en los Estados miembros y serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

~~La Comisión adoptará dichos proyectos y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

⇩ nuevo

2. La Comisión otorgará mandatos a la Agencia para que esta elabore los nuevos MCS mencionados en el punto 1, letra d), con objeto de revisar y actualizar todos los MCS a fin de tener en cuenta la evolución de la tecnología o de las exigencias sociales, y para que esta eleve las recomendaciones correspondientes a la Comisión.

Al elaborar las recomendaciones, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los usuarios y de las partes interesadas. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del nuevo MCS que se vaya a adoptar.

3. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria y con vistas al mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, a su mejora permanente.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para establecer los MCS y los MCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

5. Los Estados miembros introducirán los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad

~~1. Los OCS serán desarrollados, adoptados y revisados según los procedimientos establecidos en el presente artículo.~~

~~2. Los proyectos de OCS y de OCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

🡻 2008/110/CE Art. 1.6(a) (adaptado)

~~3. La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2009, y los publicará en el Diario Oficial de la Unión~~

~~Europea. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

~~La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 abril 2011, y los publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

1.~~4.~~ Los OCS definirán los niveles ⌦ mínimos ⌫ de seguridad que ~~al menos deben~~ ⌦ deberán ⌫ alcanzar las diversas partes del sistema ferroviario y el sistema en su conjunto en cada Estado miembro, expresados en criterios de aceptación del riesgo respecto a:

a) los riesgos individuales relacionados con los viajeros ~~pasajeros~~, el personal (incluido el personal de los contratistas), los usuarios de pasos a nivel y otros, y, sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales existentes en materia de responsabilidad, los riesgos individuales relacionados con las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias;

b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.

⇩ nuevo

2. La Comisión otorgará un mandato a la Agencia para que esta elabore los OCS revisados y eleve las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

3. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Los OCS revisados reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados que establezcan los OCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

🡻 2008/110/CE Art. 1.6(b) (adaptado)

~~5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

5.6 Los Estados miembros introducirán las modificaciones necesarias en sus normas nacionales ~~de seguridad~~ a fin de cumplir, como mínimo, los OCS, y cualquier OCS revisado,

de acuerdo con los calendarios de aplicación que se les hayan asignado. Notificarán dichas normas a la Comisión, según lo dispuesto en el ~~apartado 3 del~~ artículo 8.

Artículo 8

Normas nacionales ~~de seguridad~~

~~En aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros establecerán normas nacionales de seguridad vinculantes y velarán por que se publiquen y se pongan a disposición de todos los administradores de la infraestructura, empresas ferroviarias, solicitantes de un certificado de seguridad y solicitantes de una autorización de seguridad en un lenguaje claro y comprensible para las partes interesadas.~~

⇩ nuevo

1. Los Estados miembros podrán establecer nuevas normas nacionales solamente en los casos siguientes:

a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;

b) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente.

Los Estados miembros garantizarán que las normas nacionales tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

2. Cuando un Estado miembro tenga la intención de introducir una nueva norma nacional, comunicará el proyecto correspondiente a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].

3. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, notificada o no, ha pasado a ser obsoleta o contradice los MCS o cualquier otra normativa de la Unión adoptada con posterioridad a la aplicación de la norma nacional, será de aplicación el procedimiento establecido en el artículo 22 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].

4. Los Estados miembros velarán por que las normas nacionales sean puestas a disposición gratuitamente y en un lenguaje claro que pueda ser comprendido por todas las partes interesadas.

5. Las normas nacionales notificadas en virtud de este artículo no están sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~2. Antes del 30 de abril de 2005, los Estados miembros notificarán a la Comisión todas las normas nacionales de seguridad pertinentes en vigor, con arreglo a lo expuesto en el anexo II, con indicación de su ámbito de aplicación.~~

~~La notificación suministrará asimismo información sobre el contenido principal de las normas, con referencias a los textos legales, sobre la forma de legislación y sobre qué organismo u organización es responsable de su publicación.~~

~~3. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia evaluará la forma en que las normas de seguridad nacionales se publican y ponen a~~

~~disposición de conformidad con el apartado 1. Asimismo, la Agencia realizará adecuadas recomendaciones a la Comisión para la publicación de estas normas a fin de conseguir un más fácil acceso a esta información.~~

~~4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión sin demora cualquier modificación de las normas nacionales de seguridad notificadas y toda nueva norma que pudiera ser adoptada, a menos que esas normas afecten únicamente a la aplicación de una ETI.~~

~~5. Con objeto de limitar al máximo la introducción de nuevas normas específicas nacionales y evitar así la aparición de nuevos obstáculos, y con miras a la armonización progresiva de las normas de seguridad, la Comisión controlará la introducción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros.~~

~~6. Si un Estado miembro, tras la adopción de los OCS, tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que exija un nivel de seguridad más elevado que los OCS o si un Estado miembro tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que pueda afectar, en el territorio de dicho Estado miembro, a las operaciones de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, el Estado miembro deberá consultar a todas las partes interesadas con la suficiente antelación y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 7.~~

~~7. El Estado miembro presentará a la Comisión, para su examen, el proyecto de normas de seguridad y expondrá sus motivos para introducirla.~~

~~Si la Comisión considera que dicho proyecto es incompatible con los MCS, o al menos con el cumplimiento de los OCS, o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, adoptará, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una decisión dirigida al Estado miembro de que se trate.~~

~~Si la Comisión alberga serias dudas en cuanto a la compatibilidad de dicho proyecto con los MCS o al menos con el cumplimiento de los OCS, o estima que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, informará inmediatamente al Estado miembro interesado, que suspenderá la adopción, entrada en vigor o aplicación de las normas hasta el momento en que se adopte una decisión, en un plazo de seis meses, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Los administradores de ~~la~~ infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los OCS, sea conforme a ~~las normas nacionales de seguridad descritas en el artículo 8 y en el anexo II, y se ajuste a~~ los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS ⌦ y las normas notificadas en virtud del artículo 8 ⌫.

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos ~~y contendrá los elementos recogidos en el anexo III~~, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes,

el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes.

⇩ nuevo

La Comisión establecerá los elementos del sistema de gestión de la seguridad mediante actos de ejecución. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, apartado 2.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de ~~la~~ infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales ~~de seguridad~~ y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. ~~Dicho sistema~~ ⌦ Los sistemas de gestión de la seguridad ⌫ se elaborarán~~, además,~~ con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de ~~la~~ infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura.

4. Todos los administradores de ~~la~~ infraestructuras y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

a) información sobre cómo se cumplen los objetivos de seguridad ~~de la organización~~ y los resultados de los planes de seguridad;

b) la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS fijados en el anexo I, en la medida en que sean pertinentes para la organización que informe;

c) los resultados de auditorías internas de la seguridad;

d) observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16
⇨ nuevo

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

~~Certificados de seguridad~~ ⇨ Certificado único de seguridad ⇦

⇩ nuevo

1. Solamente se dará acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que estén en posesión del certificado único de seguridad.

2. El certificado único de seguridad será expedido por la Agencia atendiendo a la justificación presentada por la empresa ferroviaria de que ha establecido sus sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 9 y de que cumple los requisitos establecidos en las ETI y en cualquier otra normativa pertinente a fin de controlar los riesgos y de prestar servicios de transporte seguros en la red.

3. El certificado único de seguridad especificará el tipo y ámbito de las operaciones ferroviarias abarcadas y tendrá validez en toda la Unión respecto a las operaciones equivalentes.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~1. Para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, una empresa ferroviaria deberá poseer un certificado de seguridad de conformidad con el presente capítulo. El certificado de seguridad podrá cubrir toda la red ferroviaria de un Estado miembro o sólo una parte definida de ella.~~

🡻 2008/110/CE Art. 1.7(a)

~~El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos por las ETI, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~2. La autorización de seguridad contendrá:~~

~~a) un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria según lo recogido en el artículo 9 y en el anexo III,~~

~~y~~

🡻 2008/110/CE Art. 1.7(b)

~~b) un certificado que acredite la aprobación de las disposiciones que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~3. La autoridad responsable de la seguridad del primer Estado miembro en que la empresa ferroviaria vaya a prestar servicios concederá la certificación de conformidad con el apartado 2.~~

~~La certificación concedida conforme al apartado 2 especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios cubiertos. El certificado a que se refiere la letra a) del apartado 2 será válido en toda la Comunidad para los servicios de transporte ferroviario equivalentes.~~

~~4. La autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que la empresa ferroviaria tenga previsto prestar servicios de transporte ferroviario adicionales concederá la certificación nacional adicional necesaria de conformidad con la letra b) del apartado 2.~~

⇩ nuevo

4. Tres meses antes del inicio del funcionamiento de un nuevo servicio, la empresa ferroviaria notificará a la autoridad nacional pertinente responsable de la seguridad la documentación que confirme que:

a) la empresa ferroviaria seguirá las normas de funcionamiento, incluidas las normas nacionales puestas a su disposición con arreglo al artículo 8, apartado 4, y evaluará la seguridad de su funcionamiento teniendo en cuenta los requisitos del Reglamento (CE) nº 352/2009[19] y garantizando la gestión de todos los riesgos mediante su sistema de gestión de la seguridad, así como la adopción de todas las medidas necesarias para funcionar de forma segura;

b) la empresa ferroviaria ha tomado las medidas necesarias de cooperación y coordinación con el administrador o los administradores de infraestructuras de la red o las redes en las que se proponga operar;

c) la empresa ferroviaria ha tomado las iniciativas necesarias para garantizar la explotación segura del servicio;

d) la empresa ferroviaria dispone de una licencia otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo[20];

e) el tipo y alcance de los servicios que tiene previsto ofrecer corresponden a los especificados en su certificado único de seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad alberga dudas en relación con el cumplimiento de una o varias condiciones, podrá solicitar mayor información de la empresa ferroviaria. No obstante, este intercambio no podrá tener ningún efecto suspensivo o dilatorio sobre el inicio de la explotación. Si la autoridad nacional responsable de la seguridad comprueba que se incumplen una o varias condiciones, remitirá el asunto a la Agencia, quien tomará las medidas oportunas, incluida la revocación del certificado.

[19] DO L 108 de 29.4.2009, p. 4.
[20] DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

5. El certificado único de seguridad se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se altere sustancialmente el tipo o el alcance del servicio.

El titular del certificado único de seguridad informará sin demora a la ⇨ Agencia ⇦ ~~autoridad responsable de la seguridad competente~~ de cualquier ~~todos los~~ cambio~~s~~ importante~~s~~ en las condiciones ~~de la parte pertinente~~ del certificado único de seguridad. Además, notificará a la ⇨ Agencia ⇦ ~~autoridad responsable de la seguridad competente~~ la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante.

La ⇨ Agencia ⇦ ~~autoridad responsable de la seguridad~~ podrá exigir que ~~la parte pertinente del~~ el certificado único de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales ~~en el~~ ⇨ del ⇦ marco reglamentario de la seguridad.

~~6. Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un titular de un certificado de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado expedido por ella, revocará la parte a) o la parte b), o ambas, de dicho certificado y motivará su decisión. Cuando una autoridad responsable de la seguridad haya revocado un certificado nacional adicional expedido con arreglo al apartado 4, informará de su decisión con la mayor brevedad a la autoridad responsable de la seguridad que haya expedido el certificado con arreglo a la letra a) del apartado 2.~~

~~Asimismo, dicha autoridad responsable de la seguridad deberá retirar el certificado de seguridad de que se trate si se tiene constancia de que la empresa titular del mismo no ha hecho el uso previsto de dicho certificado durante el año siguiente a su expedición.~~

⇩ nuevo

6. Si una autoridad nacional responsable de la seguridad comprobase que el titular de un certificado único de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que lo revoque. La Agencia podrá revocar el certificado único motivando su decisión, e informará inmediatamente de ello a todas las autoridades responsables de la seguridad de las redes en que opere la empresa ferroviaria.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16
⇨ nuevo

7~~6~~. La ⇨ Agencia ⇦ ~~autoridad responsable de la seguridad~~ notificará a la~~s~~ ~~Agencia~~ ⇨ autoridades responsables de la seguridad ⇦ en el plazo de un mes la expedición, renovación, modificación o revocación del certificado ⇨ único ⇦ de seguridad ~~recogido en la letra a) del apartado 2~~ ~~que se haya expedido, renovado, modificado o revocado~~. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado ~~de seguridad~~ y, en caso de revocación, de las razones de su decisión.

~~7. Antes del 30 de abril de 2009, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones~~

~~correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario. La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a las recomendaciones.~~

⇩ nuevo

8. La Agencia hará un seguimiento continuo de la eficacia de las medidas para la expedición de certificados únicos de seguridad y para la supervisión por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y, llegado el caso, recomendará a la Comisión propuestas de mejora que podrán incluir la recomendación de un MCS que abarque un proceso del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, de acuerdo con lo indicado en el artículo 6, apartado 1, letra d).

⇩ nuevo

Artículo 11

Solicitud del certificado único de seguridad

1. Las solicitudes de certificado único de seguridad se presentarán a la Agencia, quien decidirá al respecto sin dilación y, en cualquier caso, en un plazo no superior a cuatro meses, una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada por la Agencia le haya sido remitido. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.

2. La Agencia proporcionará orientaciones detalladas sobre la forma de obtener el certificado único de seguridad, enumerará todos los requisitos establecidos a los efectos del artículo 10, apartado 2, y publicará toda la documentación pertinente.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para el certificado único de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad colaborarán con la Agencia en la difusión de dicha información.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

Artículo ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Autorización de seguridad de los administradores de ~~la~~ infraestructura~~s~~

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de ~~la~~ infraestructura~~s~~ deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido.

La autorización de seguridad contendrá~~:~~

~~a)~~ una autorización que confirme la ~~aprobación~~ ⌦ aceptación ⌫ del sistema de gestión de la seguridad del administrador de ~~la~~ infraestructura~~s~~ según lo dispuesto en el artículo 9 ~~y en el anexo III~~, que incluirá los procedimientos y disposiciones adoptados por el administrador de ~~la~~ infraestructura~~s~~ para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad,

incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

~~y~~

~~b) una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el administrador de la infraestructura para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.~~

2. La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de ~~la~~ infraestructuras ~~a más tardar~~ cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará sin demora a la autoridad nacional responsable de la seguridad de todos estos cambios.

La autoridad nacional responsable de la seguridad podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad considerase que un administrador de ~~la~~ infraestructuras autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

⇩ nuevo

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad y, en cualquier caso, en un plazo no superior a cuatro meses, una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada le haya sido remitida.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~3~~4. La autoridad nacional responsable de la seguridad informará a la Agencia en el plazo de un mes de las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de ~~la~~ infraestructuras, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

~~*Artículo 12*~~

~~Requisitos de las solicitudes para el certificado de seguridad y la autorización de seguridad~~

~~1. La autoridad responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad, y en todo caso no más tarde de cuatro meses después de que se haya presentado toda la información requerida y la posible información complementaria pedida por la autoridad responsable de la seguridad. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.~~

~~2. Para facilitar el establecimiento de nuevas empresas ferroviarias y la presentación de solicitudes por parte de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, la autoridad responsable de la seguridad proporcionará información detallada sobre el modo de obtener el certificado de seguridad. Enumerará todos los requisitos que se hayan fijado a efectos del apartado 2 del artículo 10 y pondrá todos los documentos pertinentes a disposición del solicitante.~~

~~Las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios en una parte limitada definida de una infraestructura recibirán orientaciones especiales por las que se les indique concretamente las normas válidas para la parte de que se trate.~~

~~3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Todas las solicitudes de certificados de seguridad deberán presentarse en una lengua establecida por la autoridad responsable de la seguridad.~~

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias ~~que soliciten un certificado de seguridad~~ ~~tengan~~ faciliten el acceso justo y no discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para operar servicios en su red, o para cumplir ~~el cumplimiento de~~ los requisitos necesarios para obtener el certificado de seguridad ⌦ y los requisitos para obtener licencias y certificados al amparo de la Directiva 2007/59/CE[21] ⌫ .

Los servicios ofrecidos deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

Los Estados miembros deberán velar también por que los administradores de ~~la~~ infraestructuras y su personal que desempeña funciones de seguridad esenciales tengan un acceso libre y no discriminatorio a los servicios de formación.

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias tengan acceso a tal certificación~~, si constituye un requisito del certificado de seguridad~~.

La autoridad nacional responsable de la seguridad velará por que la prestación de servicios de formación o, en su caso, la expedición de certificados cumpla los requisitos ~~de seguridad~~ fijados en ⌦ la Directiva 2007/59/CE, en ⌫ las ETI o en las normas nacionales a que se refiere~~n~~ el artículo 8 ~~y el anexo II~~.

2. Si los servicios de formación los oferta una sola empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura, los Estados miembros velarán por que se pongan a disposición de otras

[21] DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

empresas ferroviarias a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste y que podrá incluir un margen de beneficios.

3. Al contratar a los maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña funciones de seguridad esenciales, las empresas ferroviarias ~~podrán~~ deberán tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A estos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y trasmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.

4. ~~En cualquier caso, cada una de las empresas ferroviarias y cada uno de los administradores de infraestructura~~ ⌦ Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ⌫ serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad~~, según figura en el artículo 9 y en el anexo III~~.

↓ 2008/57/CE Art. 40

↓ 2008/110/CE Art. 1.8 (adaptado)
⇨ nuevo

Artículo 14 ~~bis~~

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el registro nacional de vehículos ~~RNV~~ de conformidad con el artículo 43~~33~~ de la Directiva XX sobre ~~interoperabilidad de los ferrocarriles~~ la interoperabilidad del sistema ferroviario.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo;

b) los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al ⇨ Reglamento

(UE) nº 445/2011 de la Comisión[22] ⇦ ~~apartado 5~~, o por una autoridad nacional de seguridad. ~~El proceso de acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, tales como las series de normas europeas EN 45.~~ El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea ~~una empresa ferroviaria o~~ un administrador de infraestructuras, el cumplimiento del ⇨ Reglamento (UE) nº 445/2011 ⇦ ~~los requisitos que se han de adoptar con arreglo al apartado 5~~ será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el ⌦ artículo 12 ⌫ ~~10 o el artículo 11~~ y se confirmará en los certificados especificados en tales procedimientos.

~~5. A más tardar el 24 de diciembre de 2010, la Comisión, teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia, adoptará una medida que establezca un sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías. Los certificados concedidos con arreglo a este sistema confirmarán el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 3.~~

~~La medida en cuestión incluirá los requisitos referentes:~~

~~a) al sistema de mantenimiento establecido por la entidad;~~

~~b) al formato y la validez del certificado concedido a la entidad;~~

~~c) a los criterios de acreditación o reconocimiento del organismo u organismos responsables de la expedición de certificados y de garantizar los controles necesarios para el funcionamiento del sistema de certificación;~~

~~d) a la fecha de aplicación del sistema de certificación, incluido un período de transición de un año para las entidades existentes encargadas del mantenimiento.~~

~~Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

~~Sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión, a más tardar el 24 de diciembre de 2018 revisará esta medida con el fin de incluir todos los vehículos y actualizar, en caso necesario, el sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías.~~

~~Esas medidas, destinadas a implementar elementos de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 2, apartado 2.~~

5~~6~~. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 4~~5~~ serán válidos en toda la ⌦ Unión ⌫ ~~Comunidad~~.

~~7. La Agencia evaluará el procedimiento de certificación aplicado de conformidad con lo estipulado en el apartado 5 presentando un informe a la Comisión en un plazo máximo de tres años después de la entrada en vigor de la medida pertinente.~~

⇩ nuevo

6. De aquí al 31 de mayo de 2014, la Agencia evaluará el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y considerará la

[22] DO L 122 de 11.5.2011, p. 22.

oportunidad de una ampliación de ese sistema a todos los vehículos y presentará un informe a la Comisión.

7. La Comisión adoptará mediante actos de ejecución las condiciones comunes de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de todos los vehículos y otros tipos de material rodante a más tardar el 24 de diciembre de 2016.

Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) nº 445/2011 seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se adopten los actos de ejecución mencionados en el primer párrafo.

↓ 2008/110/CE Art. 1.8 (adaptado) ⇨ nuevo

⌦ Artículo 15 ⌫

⌦ Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento ⌫

1~~8~~. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas ⇨ respecto del sistema de certificación establecido en el artículo 14 ⇦ en los casos siguientes:

a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;

b) vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la ~~Comunidad~~ ⌦ Unión ⌫ y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 14, apartado 3, se realiza mediante acuerdos con terceros países;

c) c) vehículos ~~identificados en~~ ⌦ a que se refiere ⌫ el artículo 2~~, apartado 2,~~ y material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.

2. ~~Estas~~ Las medidas alternativas ⌦ a que se refiere el apartado 1 ⌫ se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente ⌦ o la Agencia ⌫ :

a) cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo 43~~33~~ de la Directiva xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario ~~Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles~~, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;

b) cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 12~~11~~ de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

3. Tales excepciones se determinarán y justificarán en el informe anual sobre seguridad contemplado en el artículo 18 ~~de la presente Directiva~~. Cuando se desprenda que se están

corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la ~~Comunidad~~ ⌦ Unión ⌫ , la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes implicadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro que retire su decisión de excepción.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~*Artículo 15*~~

~~Armonización de los certificados de seguridad~~

~~1. Antes del 30 de abril de 2009, se adoptarán, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, decisiones sobre los requisitos comunes armonizados de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 10 y el anexo IV, así como un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes.~~

~~2. La Agencia recomendará requisitos comunes armonizados y un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes en virtud de un mandato que se adoptará de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES ⌦ NACIONALES ⌫ RESPONSABLES DE LA SEGURIDAD

Artículo 16

Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. Dicha autoridad ~~podrá ser el Ministerio encargado de transportes y~~ será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de ~~la~~ infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora.

⇩ nuevo

2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:

a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

b) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo [x] de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

c) la asignación de un número de vehículo europeo, de conformidad con el artículo 42 de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;

d) a petición de la Agencia, el apoyo a esta en la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados únicos de seguridad concedidos

de conformidad con el artículo 10 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

e) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones de seguridad concedidas de conformidad con el artículo 12 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de infraestructuras operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;

f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;

g) la supervisión de las empresas ferroviarias de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) nº 1158/2010[23] y con el Reglamento (UE) nº 1077/2012[24];

h) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el registro nacional de vehículos y de que la información relacionada con la seguridad que este contiene es exacta y se mantiene actualizada.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que opere la empresa ferroviaria tomará las medidas oportunas para coordinarse con la Agencia y otras autoridades de seguridad a fin de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria concreta, en particular sobre los riesgos conocidos y sobre su rendimiento en materia de seguridad. La autoridad nacional responsable de la seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Informará inmediatamente a la Agencia de cualquier preocupación sobre el nivel de seguridad de la empresa ferroviaria supervisada. La Agencia tomará las medidas apropiadas indicadas en el cuarto párrafo del artículo 10, apartado 6.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.9(a)

~~a) La autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 15 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, y la comprobación de que se explotan y mantienen conforme a los requisitos esenciales pertinentes;~~

[23] DO L 326 de 10.12.2010, p. 11.
[24] DO L 320 de 17.11.2012, p. 3.

↓ 2008/110/CE Art. 1.9(b)

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~c) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo 12 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;~~

~~d) la autorización de la puesta en servicio del material rodante nuevo y modificado sustancialmente que todavía no esté cubierto por una ETI;~~

~~e) la expedición, renovación, modificación y revocación de los elementos pertinentes de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad concedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación comunitaria o nacional;~~

~~f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.9(c)

~~g) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el RNV y de que la información relacionada con la seguridad que éste contiene es exacta y se mantiene actualizada.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

4. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de ~~la~~ infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Artículo 17

Principios decisorios

1. Las ~~autoridad~~ ⌦ autoridades nacionales ⌫ responsables de la seguridad llevarán a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente En particular, escucharán a todas las partes y motivarán sus decisiones.

~~It~~ Responderán sin dilación a las peticiones y solicitudes, comunicarán sus peticiones de información sin demora y adoptarán todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se les haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos

los administradores de ~~la~~ infraestructuras, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. ⌦ La Agencia y ⌫ las ⌦ autoridades ⌫ responsables de la seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se les concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad estarán sometidas a control jurisdiccional.

4. Las autoridades ⌦ nacionales ⌫ responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo ⇨ dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión.⇦ ~~con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Comunidad. El objetivo de su cooperación será en particular facilitar y coordinar la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias a las que se hayan adjudicado franjas ferroviarias internacionales con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE.~~

~~La Agencia prestará su apoyo a las autoridades responsables de la seguridad en el ejercicio de las citadas funciones.~~

⇩ nuevo

5. El ámbito de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad en todos los asuntos relacionados con las inspecciones in situ relativas a la expedición del certificado único de seguridad y la supervisión de las empresas ferroviarias tras la expedición del certificado único de seguridad se establecerá en acuerdos contractuales o de otro tipo entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

Artículo 18

Informe anual

Cada año, la autoridad nacional responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:

a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;

b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;

c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;

d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias;

↓ 2008/110/CE Art. 1.10 (adaptado)
⇨ nuevo

e) las exenciones ~~que se han acordado~~ acordadas de conformidad con el artículo ~~14 bis~~ ⌦ 14 ⌫ , apartado 8~~.~~;

⇨f) todas las inspecciones o auditorías de las empresas ferroviarias que operen en el Estado miembro en el curso de las actividades de supervisión. ⇦

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 19

Obligación de investigar

1. Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 lleve a cabo una investigación cuando se produzcan accidentes graves en el sistema ferroviario; el objetivo de la investigación será la posible mejora de la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.

2. Además de los accidentes graves, el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 podrá investigar los accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad o convencionales.

Se confiará a la discreción del organismo de investigación la decisión de si procede o no una investigación sobre dichos accidentes o incidentes. Dicho organismo tendrá en cuenta al tomar su decisión:

a) la gravedad del accidente o incidente;

b) si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto;

c) su repercusión en la seguridad ferroviaria en el plano ~~comunitario~~ de la Unión;

~~y~~

d) las peticiones de los administradores de ~~la~~ infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la autoridad nacional responsable de la seguridad o de los Estados miembros.

3. El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta ~~los principios y los objetivos de~~ los artículos 20 y 22 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad.

4. La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.

Artículo 20

Estatuto jurídico de la investigación

1. Los Estados miembros definirán, en el marco de sus ordenamientos jurídicos respectivos, el estatuto jurídico de la investigación que permita a los investigadores responsables llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.

~~2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, se proporcionará a los investigadores lo antes posible:~~

⇩ nuevo

2. De conformidad con la legislación vigente, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y se asegurarán de que se proporciona a los investigadores, lo antes posible:

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

a) acceso al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones de infraestructura y de control del tráfico y señalizaciónr relacionadas;

b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y a la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;

c) acceso al contenido de los indicadores y a los equipos de grabación de mensajes orales que se encuentren a bordo, y posibilidad de utilizarlo, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico;

d) acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas;

e) acceso a los resultados de los exámenes del personal de los trenes y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente;

f) posibilidad de interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos;

g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de ~~la~~ infraestructuras, de las empresas ferroviarias implicadas y de la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad.

3. La investigación será independiente de cualquier investigación judicial.

Artículo 21

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso

de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de ~~la~~ infraestructuras, empresa ferroviaria, organismo de tarifación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las organizaciones mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto.

3. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que las empresas ferroviarias, los administradores de ~~la~~ infraestructuras y, en su caso, la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad, estén obligados a informar inmediatamente al organismo de investigación los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19. El organismo de investigación deberá estar en condiciones de responder a tales informes y adoptar las medidas necesarias para abrir la investigación a más tardar una semana después de haber recibido el informe sobre el accidente o incidente.

4. El organismo de investigación podrá combinar el cometido asignado en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los accidentes e incidentes ferroviarios siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.

5. De ser necesario, el organismo de investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados miembros o de la Agencia al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de éstos o de proceder a inspecciones, análisis o evaluaciones técnicos.

6. Los Estados miembros podrán confiar al organismo de investigación labores de investigación sobre accidentes e incidentes ferroviarios distintos de los recogidos en el artículo 19.

7. Los organismos de investigación mantendrán un activo cambio de impresiones y experiencias con el fin de desarrollar métodos comunes de investigación, elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y adaptarse al progreso técnico y científico.

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación.

Artículo 22

Realización de las investigaciones

1. Un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será investigado por el organismo de investigación del Estado miembro en que se haya producido. Si no es posible determinar en qué Estado miembro se ha producido o si se produce en o cerca de una instalación fronteriza entre dos Estados miembros, los organismos pertinentes acordarán cuál de ellos se encargará de la investigación o acordarán llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

El presente apartado no será óbice para que, en otras circunstancias, los Estados miembros acuerden que los organismos pertinentes cooperen en sus investigaciones.

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

3. La investigación se llevará a cabo con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados. Se informará periódicamente de la investigación y de sus avances al administrador de ~~la~~ infraestructuras y a las empresas ferroviarias pertinentes, a la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad, a las víctimas y a sus parientes, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios, y se les brindará, siempre que sea factible, la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes.

4. El organismo investigador finalizará sus pesquisas en el lugar del accidente en el plazo más breve posible, para permitir que el administrador de infraestructuras restablezca la infraestructura y la abra cuanto antes a los servicios de transporte ferroviario.

Artículo 23

Informes

1. La investigación sobre un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será objeto de informes de la forma adecuada al tipo y a la gravedad del accidente o incidente y a la importancia de los resultados. En los informes figurarán los objetivos de las investigaciones a que se refiere el artículo 19, apartado 1, y se incluirán, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

2. El organismo de investigación hará público el informe final en el plazo más breve posible y normalmente, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. ~~El informe se ajustará lo más estrechamente posible a la estructura de notificación de informe fijada en el anexo V~~. El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 22, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

⇩ nuevo

La Comisión establecerá el contenido de los informes de investigación sobre accidentes e incidentes mediante actos de ejecución. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

3. Cada año, el organismo de investigación publicará, el 30 de septiembre a más tardar, un informe anual en el que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, las recomendaciones de seguridad publicadas y las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 24

Información que se remitirá a la Agencia

1. En el plazo de una semana después de la decisión de abrir una investigación, el organismo de investigación informará a la Agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar de la incidencia, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

2. El organismo de investigación remitirá a la Agencia un ejemplar de los informes finales a que se refiere el artículo 23, apartado 2, y del informe anual dispuesto en el artículo 23, apartado 3.

Artículo 25

Recomendaciones de seguridad

1. Una recomendación de seguridad publicada por un organismo de investigación no dará lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente.

2. Las recomendaciones se dirigirán a la ⌦ Agencia ⌫ , a la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a otros organismos o autoridades del Estado miembro o de otros Estados miembros. Los Estados miembros y sus autoridades ⌦ nacionales ⌫ responsables de la seguridad adoptarán las medidas necesarias para velar por que se tomen en debida consideración las recomendaciones de seguridad emitidas por los organismos de investigación y, en su caso, se actúe en consecuencia.

3. La autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad y otras autoridades u organismos o, cuando proceda, otros Estados miembros a los que se hayan formulado recomendaciones, informarán al menos una vez al año al organismo de investigación las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de la recomendación.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

↓ 2008/110/CE Art. 1.11 (adaptado)

~~*Artículo 26*~~

~~Adaptación de los anexos~~

~~Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

⇩ nuevo

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Se otorga a la Comisión la delegación de poderes a que se refiere el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, por un periodo indeterminado.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 2, y al artículo 7, apartado 2, entrarán en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de que les haya sido notificado el acto en cuestión o que, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comuniquen a la Comisión que no tienen la intención de oponerse al mismo. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16
⇨ nuevo

Artículo 27

Procedimiento de comité

~~1. La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.~~

⇨ 1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011. ⇦

~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

⇨ 2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011. ⇦

~~El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.12(a) (adaptado)

~~2 bis. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.12(b)

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~Artículo 28~~

~~Medidas de aplicación~~

~~1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier medida relativa a la aplicación de la presente Directiva. Las decisiones oportunas se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 27.~~

~~2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la certificación de seguridad y la autorización de seguridad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~CAPÍTULO VII~~

~~DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES~~

~~Artículo 29~~

~~Modificaciones de la Directiva 95/18/CE~~

~~La Directiva 95/18/CE queda modificada como sigue:~~

~~1. El artículo 8 queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~*«Artículo 8*~~

~~Se cumplirán los requisitos de competencia profesional cuando la empresa ferroviaria solicitante tenga o vaya a tener unos órganos directivos con los conocimientos y/o la experiencia necesarios para ejercer un control operativo y una supervisión seguros y fiables del tipo de operaciones descrito en la licencia.».»~~

~~2. En el anexo, queda suprimida la sección II.~~

~~*Artículo 30*~~

~~**Modificaciones de la Directiva 2001/14/CE**~~

~~La Directiva 2001/14/CE queda modificada como sigue:~~

~~1. El título queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~«Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización».»~~

~~2. La letra f) del apartado 2 del artículo 30 se sustituye por:~~

~~«f) los acuerdos de acceso conforme al artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios[25], modificada por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de abril de 2004, por la que se modifica de la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios[26].»»~~

~~3. Queda suprimido el artículo 32.~~

~~4. En el artículo 34, el apartado 2 queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~«2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la tarifación y la adjudicación de capacidad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 35 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros».»~~

Artículo ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Informe y otras acciones ~~comunitarias~~ ⌦ de la Unión ⌫

~~La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 30 de abril de 2007 y cada cinco años a partir de entonces, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.~~

⇩ nuevo

Atendiendo a información pertinente facilitada por la Agencia, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes de [fecha concreta que deberá especificar la OPOCE -

25 ~~DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.~~

26 ~~DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.~~

transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor], y posteriormente cada cinco años, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

En caso necesario, se adjuntarán al informe propuestas de nuevas actuaciones ~~comunitarias~~ ⌦ de la Unión ⌫.

Artículo ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias.

Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión a más tardar en la fecha especificada en el artículo ~~33~~ ⌦ 32, apartado 1 ⌫ , y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que los afecte.

⇩ nuevo

Artículo 30

Disposiciones transitorias

Los anexos III y V de la Directiva 2004/49/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, de la presente Directiva.

Hasta [la OPOCE añadirá la fecha concreta:- *transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*], las autoridades nacionales seguirán expidiendo certificados de seguridad con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE. Esos certificados de seguridad serán válidos hasta su fecha de caducidad.

Artículo 31

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y dictámenes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento …/… [Reglamento de la Agencia] a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Esas recomendaciones y dictámenes servirán de base para cualquier medida adoptada de conformidad con la presente Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇨ nuevo

Artículo ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Incorporación al Derecho interno~~ ⌦ Transposición ⌫

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~la presente Directiva~~ ⌦ los artículos 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 y el anexo I ⌫ a más tardar ⇨ [la OPOCE añadirá la fecha concreta - *transcurridos dos años desde su entrada en vigor*] ⇦ ~~el 30 de abril de 2006~~. ~~Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.~~ ⇨ Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. ⇦

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. ⇨Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes a las directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y el modo en que se formule la mención. ⇦ ~~Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.~~

⇩ nuevo

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. La República de Chipre y la República de Malta quedan exentas de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

No obstante, en cuanto una entidad pública o privada presente una solicitud oficial para construir una línea de ferrocarril con vistas a su explotación por parte de una o varias empresas ferroviarias, el Estado miembro en cuestión deberá establecer la legislación pertinente para aplicar la presente Directiva en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 33

Derogación

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo II, parte A, queda derogada con efectos a partir de [la OPOCE añadirá la fecha concreta - *transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las Directivas establecidas en el anexo II, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo III.

⇩ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 34

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el ⌦ vigésimo ⌫ día ⌦ siguiente al ⌫ de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⇩ nuevo

Los artículos 10 y 11 se aplicarán a partir del [la OPOCE añadirá la fecha concreta-*transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*].

🡻 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 35

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

⌦ *Por el Parlamento Europeo*	*Por el Consejo* ⌫
⌦ *El Presidente*	*El Presidente* ⌫

↓ 2009/149/CE Art. 1 and Annex (adaptado)

ANEXO I

INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD

Las autoridades ⌦ nacionales ⌫ responsables de la seguridad notificarán anualmente los indicadores comunes de seguridad. ~~El primer período de notificación será el año 2010.~~

~~Se dará cuenta por separado, en su caso, de los indicadores relacionados con las actividades a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras a) y b).~~

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la autoridad ⌦ nacional ⌫ responsable de la seguridad modificará o corregirá los indicadores de un año concreto en cuanto se presente la primera oportunidad y, a más tardar, con ocasión del siguiente informe anual.

Se aplicará el Reglamento (CE) nº 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo~~, de 16 de diciembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario~~[1] a los indicadores sobre accidentes del punto 1 siguiente, en la medida en que se disponga de dicha información.

1. ***Indicadores relativos a accidentes***

1.1. Número total y relativo (~~en relación con los kilómetros-tren~~ ⌦ por tren-kilómetro ⌫ de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:

i) ~~colisiones~~ ⌦ colisión ⌫ de trenes ⌦ con vehículos ferroviarios ⌫ , ~~incluidas colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso~~;

⌦ ii) colisión de trenes con obstáculo del gálibo de libre paso; ⌫

iii) ~~descarrilamientos~~ ⌦ descarrilamiento ⌫ de trenes;

iv) accidentes en pasos a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones;

v) accidentes ~~causados~~ sobre personas ⌦ en que esté implicado ⌫ ~~por~~ material rodante en movimiento, a excepción de los suicidios;

vi) incendios en el material rodante;

vii) otros.

Se informará de cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves, por ejemplo un incendio tras un descarrilamiento.

1.2. Número total y relativo (~~en relación con los kilómetros-tren~~ ⌦ por tren-kilómetro ⌫) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

i) ~~pasajeros~~ ⌦ viajero ⌫ (también en relación con el número total de ~~kilómetros-pasajeros~~ ⌦ viajeros-kilómetro ⌫ y de ~~kilómetros-tren de pasajeros~~ ⌦ trenes de viajeros-kilómetro ⌫);

ii) ~~empleados~~ ⌦ empleado ⌫, incluido el personal de contratistas;

[1] DO L 14 de 21.1.2003, p. 1.

iii) usuarios de pasos a nivel;

iv) ~~personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias~~ ⌦ intrusos ⌫ ;

v) otros.

2. ***Indicadores relativos a mercancías peligrosas***

Número total y relativo (~~en relación con los kilómetros-tren~~ ⌦ por tren-kilómetro ⌫) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas, desglosado en las siguientes categorías:

i) accidentes en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apéndice;

ii) número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. ***Indicadores relativos a suicidios***

Número total y relativo (~~en relación con los kilómetros-tren~~ ⌦ por tren-kilómetro ⌫) de suicidios.

4. ***Indicadores relativos a precursores de accidentes***

Número total y relativo (en ~~relación con los kilómetros-tren~~ ⌦ por tren-kilómetro ⌫) de:

i) roturas de carril;

ii) deformaciones ⌦ y desalineamientos ⌫ de la vía;

iii) fallos de la señalización de sentido;

iv) señales pasadas en situación de peligro;

v) ruedas ~~y ejes~~ rot~~o~~as de material rodante en servicio;

⌦vi) ejes rotos de material rodante en servicio. ⌫

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. Los precursores que den lugar a accidente se notificarán en el ICS sobre precursores; los accidentes ocurridos, si son significativos, se notificarán en el ICS sobre accidentes mencionado en el punto 1.

5. ***Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes***

~~Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:~~

~~– número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas,~~

~~– coste de los daños medioambientales,~~

~~– coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura,~~

~~– coste de los retrasos como consecuencia de un accidente.~~

~~Las autoridades de seguridad notificarán las repercusiones económicas de todos los accidentes o las repercusiones económicas de los accidentes significativos. Esta opción se indicará claramente en el informe anual a que se refiere el artículo 18.~~

~~El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes.~~

⇩ nuevo

La Agencia definirá los costes unitarios sobre la base de los datos recogidos hasta la entrada en vigor de la presente Directiva.

🡻 2009/149/CE Art. 1 y anexo (adaptado)

6. ***Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación***

6.1. Porcentaje de vías en servicio con protección automática de trenes, porcentaje de ~~kilómetros-tren~~ ⌦ trenes-kilómetro ⌫ que disponen de sistemas operativos de protección automática de trenes.

6.2. Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los ocho tipos siguientes:

a) pasos a nivel activos con:

i) aviso automático del lado del usuario;

ii) protección automática del lado del usuario;

iii) protección y aviso automáticos del lado del usuario;

iv) protección y aviso automáticos del lado del usuario y protección ⌦ enclavada ⌫ del lado de la vía;

v) aviso manual del lado del usuario;

vi) protección manual del lado del usuario;

vii) protección y aviso manuales del lado del usuario;

b) pasos a nivel pasivos.

7. ***Indicadores relativos a la gestión de la seguridad***

Auditorías internas realizadas por los gestores de la infraestructura y las empresas ferroviarias según la documentación del sistema de gestión de la seguridad. Número total de auditorías realizadas y porcentaje de las auditorías obligatorias (o previstas).

8. ***Definiciones***

Las definiciones comunes para los ICS y los métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes figuran en el apéndice.

Apéndice

DEFINICIONES COMUNES PARA LOS ICS Y MÉTODOS DE CÁLCULO DE LAS REPERCUSIONES ECONÓMICAS DE LOS ACCIDENTES

1. *Indicadores relativos a accidentes*

1.1. «Accidente significativo», cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

1.2. «Daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR.

1.3. «Interrupciones graves del tráfico», los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal que se suspenden por un período mínimo de seis horas.

1.4. «Tren», uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal. Se considera como tren una máquina ligera, ~~es decir~~ como una locomotora que circule por sí sola.

1.5. «Colisi~~ones~~ón de trenes~~, incluidas colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso~~», choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren~~,~~ ~~o choque con~~ ⌦ o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobra ⌫ :

~~i) material rodante de maniobra,~~

~~ii) objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso).~~

⌦ 1.6. «Colisión con obstáculos dentro del gálibo de libre paso», una colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso). Se incluirá la colisión con las líneas aéreas de contacto. ⌫

1.~~6~~7 «Descarrilamiento», todo caso en que se salga de los raíles al menos una rueda de un tren.

1.~~7~~8. «Accidentes en pasos a nivel», accidentes en pasos a nivel en los que esté implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso.

1.~~8~~9. «Accidentes ~~causados a~~ sobre personas ~~por~~ ⌦ en que esté implicado ⌫ material rodante en movimiento», accidentes sobre una o varias personas que sean alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se haya desprendido del mismo. Se incluyen las personas que caigan de vehículos ferroviarios, así como las personas que caigan o sean alcanzadas por objetos sueltos cuando viajen a bordo de los vehículos.

1.~~9~~10. «Incendios en material rodante», los incendios y explosiones que se produzcan en vehículos ferroviarios (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el

destino, incluso cuando estén parados en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.

1.~~10~~11. «Otros tipos de ⌦ accidente ⌫ ~~accidentes~~», todos los accidentes distintos de los mencionados anteriormente (colisión de trenes, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, accidentes causados a personas por material rodante en movimiento e incendios en material rodante).

1.~~11~~12. « ⌦ Viajero ⌫ ~~Pasajeros~~», cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realice un viaje por ferrocarril. A efectos de estadísticas de accidentes, se incluyen los ⌦ viajeros ⌫ ~~pasajeros~~ que intentan embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.

1.~~12~~13. « ⌦ Empleado ⌫ ~~Empleados~~ (se incluye al personal de los contratistas y a los contratistas autónomos)», toda persona cuya actividad profesional esté vinculada con el ferrocarril y que esté en servicio en el momento del accidente. Se incluye al personal de a bordo del tren y a las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.

1.~~13~~14. « ⌦ Usuario ⌫ ~~Usuarios~~ de pasos a nivel», cualquier persona que utilice un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie.

1.~~14~~15. ~~«Personas no autorizadas en las instalaciones ferroviarias»~~ ⌦ «Intruso» ⌫ , cualquier persona, salvo los usuarios de pasos a nivel, que se halle en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia.

1.~~15~~16. «Otras personas (terceros)», todas las personas que no puedan definirse como «~~pasajero~~s ⌦ viajeros ⌫ », , «empleados, incluido el personal de los contratistas», «usuarios de pasos a nivel» ni ~~«personas no autorizadas en las instalaciones ferroviarias»~~ ⌦ «intrusos» ⌫ .

1.~~16~~17. « ⌦ Muerte ⌫ ~~Muertes~~ (persona muerta)», cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultas de un accidente, salvo los suicidios.

1.~~17~~18. «~~Heridos~~ ⌦ Herido ⌫ (persona~~s~~ gravemente herida~~s~~)», cualquier ⌦ persona ⌫ herida~~e~~ que haya estado hospitalizada~~e~~ más de 24 horas de resultas de un accidente, salvo los intentos de suicidio.

2. ***Indicadores relativos a mercancías peligrosas***

2.1. «Accidente que afecte al transporte de mercancías peligrosas», cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento RID[1]/ADR.

2.2. «Mercancías peligrosas», materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID, o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

3. ***Indicadores relativos a accidentes***

3.1. «Suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.

4. ***Indicadores relativos a precursores de accidentes***

4.1. «Roturas de carril», cualquier carril separado en ~~una~~ ⌦ dos ⌫ o varias piezas, o cualquier carril del que se desprenda una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura.

[1] RID, Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas, adoptado en virtud de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

4.2. «Deformaciones ⌦ y desalineamientos ⌫ de la vía», fallos relacionados con la continuidad y la geometría de la vía, que requieran el cierre de la vía o una reducción inmediata de la velocidad permitida ~~para mantener la seguridad~~.

4.3. «Fallos de la señalización de sentido», cualquier fallo ⌦ técnico ⌫ del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que dé lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las solicitadas.

4.4. «Señal pasada en situación de peligro», cualquier ocasión en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado.

Se entenderá por «movimiento no autorizado»:

– pasar una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro, una orden de parada, si no funciona el sistema automático de control de trenes (ATCS) o el sistema de protección automática de trenes (ATP);

– pasar el fin de una ~~autoridad~~ ⌦ autorización ⌫ de movimiento relacionada con la seguridad, emitido por un sistema ATCS o ATP;

– pasar un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa;

– pasar carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que vehículos sin máquina motriz o trenes sin personal de a bordo se saltan una señal de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el conductor pueda parar el tren antes de la señal.

Las autoridades nacionales de seguridad pueden presentar informes por separado sobre estos cuatro puntos y ~~notificarán~~ deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro puntos.

4.5. « ⌦ Rueda rota ⌫ ~~Ruedas rotas y ejes rotos~~», ruptura que afecta a las partes esenciales de una rueda ~~o un eje~~, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

⌦ 4.6 «Eje roto», ruptura que afecta a las partes esenciales de un eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión). ⌫

5. ***Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes***

⇩ nuevo

La Agencia elaborará una metodología de cálculo de los costes unitarios a partir de los datos recogidos antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

🡻 2009/149/CE Art. 1 y anexo (adaptado)

~~5.1. El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:~~

~~1. el valor de seguridad per se: valores de voluntad de pago (Willingness to Pay, WTP), basados en estudios de preferencia declarada realizados en Estados miembros en los que se aplican;~~

~~2. los costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados en los Estados miembros y compuestos de:~~

– costes médicos y de rehabilitación,

– costes jurídicos y de policía, encuestas privadas en caso de colisión, servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,

– pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

5.2. Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad per se y los costes económicos directos e indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad *per se*, se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

– las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago, siguiendo el método de la preferencia declarada,

– la muestra de los consultados para estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, los ingresos y otras características pertinentes de la población (socioeconómicas, demográficas, etc.),

– método para obtener los valores WTP: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

5.3. «Coste de los daños medioambientales», costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los gestores de infraestructura, en función de su experiencia, para restablecer la zona afectada en el estado en que se encontraba antes del accidente ferroviario.

5.4. «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura», coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del material rodante o infraestructura reparable al estado en que se encontraban antes del accidente. Ambos costes deberán ser estimados por las empresas ferroviarias o los gestores de la infraestructura en función de su experiencia. También se incluyen los gastos relacionados con el arrendamiento de material rodante, por la indisponibilidad de los vehículos dañados.

5.5. «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes», valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (pasajeros y clientes del transporte de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT	=	valor monetario del tiempo de transporte ahorrado Valor del tiempo para el pasajero de un tren (una hora) VT_p = [VT de los pasajeros por motivos profesionales]*[porcentaje medio anual de los pasajeros por motivos profesionales] + [VT de los pasajeros que viajan por otros motivos]*[Porcentaje medio anual de los pasajeros que viajan por otros motivos] VT medido en euros por pasajero por hora Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora) VT_p = [VT de los trenes de mercancías]*[(tonelada- kilómetro)/(tren-

		~~kilómetro)]~~ ~~VT se mide en euros por tonelada de mercancías por hora~~ ~~Media de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año = (tonelada-kilómetro)/(tren-kilómetro)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~Coste de 1 minuto de retraso de un tren~~ ~~*Tren de pasajeros*~~ ~~C_{MP} = K1*(VTP/60)*[(pasajero-kilómetro)/(tren-kilómetro)]~~ ~~Media del número de pasajeros ferroviarios en un año = (pasajero-kilómetro)/(tren-kilómetro)~~ ~~*Tren de mercancías*~~ ~~C_{MF} = K_2* (VT_F/60)~~ ~~Los factores K_1 y K_2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.~~ ~~Coste de los retrasos de un accidente = C_{MP}*(minutos de retraso de los trenes de pasajeros) + C_{MF}*(minutos de retraso de los trenes de mercancías)~~

~~*Ámbito de aplicación del modelo*~~

~~El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes, sean o no significativos.~~

~~Los retrasos han de calcularse del siguiente modo:~~

– ~~retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se producen los accidentes,~~

~~– retrasos reales y, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.~~

6. ***Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación***

6.1. «Protección automática de trenes (ATP)», sistema que aplica el cumplimiento de las señales y de las limitaciones de velocidad mediante el control de la velocidad e incluye la parada automática en las señales.

6.2. «Paso a nivel», cualquier intersección a nivel entre el ferrocarril y un paso, reconocida por el gestor de la infraestructura y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre ~~plataformas~~ ⌦ andenes ⌫ dentro de las estaciones, así como los pasos por encima de las vías reservadoas al uso de los empleados.

6.3. «Paso», cualquier vía, calle o carretera pública o privada, incluidos los caminos y los carriles para bicicletas, u otra vía prevista para el paso de personas, animales, vehículos o máquinas.

6.4. «Pasos a nivel activos», pasos a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos en caso de que el cruce del paso no reúna todos los requisitos de seguridad para el usuario.

– protección mediante el uso de dispositivos físicos:

  – semibarreras o barreras completas;

– portones;

– aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

– dispositivos visibles: luces;

– dispositivos audibles: campanas, bocinas, claxon, etc.;

– dispositivos físicos, por ejemplo vibraciones debidas a baches en la carretera.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

1. «Paso a nivel con protección o aviso automáticos del lado del usuario», paso a nivel en el que el tren que se aproxima activa la protección o el aviso ~~en el paso~~ ⌦ o en el que hay una protección enclavada del lado de la vía ⌫ .

Esos pasos a nivel se clasifican del modo siguiente:

i) aviso automático del lado del usuario;

ii) protección automática del lado del usuario;

iii) protección y aviso automáticos del lado del usuario;

iv) protección y aviso automáticos del lado del usuario, y protección del lado de la vía.

«Protección ⌦ enclavada ⌫ del lado de la vía», señal o cualquier otro sistema de protección de los trenes que solo permita pasar al tren si el paso a nivel está protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones; para garantizar este último extremo, se recurre a sistemas de control o detección de obstáculos.

2) «Paso a nivel con protección o aviso manuales del lado del usuario», paso a nivel en el que la protección o el aviso ~~se activan~~ ⌦ son activados ⌫ de forma manual ⌦ por un empleado ferroviario ⌫ , sin que haya una señal ferroviaria enclavada ⌦ del lado de la vía ⌫ ~~que indique al tren que solo podrá continuar si está activado el sistema de protección o aviso del paso a nivel~~.

Esos pasos a nivel se clasifican del modo siguiente:

v) aviso manual del lado del usuario;

vi) protección manual del lado del usuario;

vii) protección y aviso manuales del lado del usuario;

6.5. «Paso a nivel pasivo», paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección activado cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

7. ***Indicadores relativos a la gestión de la seguridad***

7.1. «Auditoría», proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas de forma objetiva con el fin de determinar la medida en que se cumplen los criterios de la auditoría.

8. ***Definiciones de las bases de escala***

8.1. «Tren-km», unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren en un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

8.2. « ⌦ Viajero-km ⌫ ~~«Pasajero-km»~~, unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un ⌦ viajero ⌫ ~~pasajero~~ a una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

8.3. «Kilómetro de línea», la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. Para las líneas ferroviarias de vías múltiples, solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

8.4. «Kilómetro de vía», la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. Deberá tenerse en cuenta cada una de las vías en las líneas ferroviarias de vías múltiples.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~ANEXO II~~

~~NOTIFICACIÓN DE LAS NORMAS NACIONALES DE SEGURIDAD~~

~~Se notificarán a la Comisión según el procedimiento descrito en el artículo 8 las siguientes normas nacionales de seguridad:~~

~~1. Normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes.~~

~~2. Normas relativas a los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de empresas ferroviarias.~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.13

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~4. Normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por una ETI, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico.~~

~~5. Normas por las que se dispongan requisitos impuestos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias.~~

~~6. Normas relativas a los requisitos del personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una ETI.~~

~~7. Normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.~~

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

1. REQUISITOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Se explicará cómo se asegura el control de la gestión en los diversos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad.

2. ELEMENTOS BÁSICOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Los elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad son los siguientes:

a) una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;

b) objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar esos objetivos;

c) procedimientos para el cumplimiento de las normas técnicas y de explotación existentes, nuevas y modificadas, u otras condiciones preceptivas dispuestas en:

– las ETI,

o

– las normas nacionales a que se refiere el artículo 8 y el anexo II,

o

– otras normas pertinentes,

o

– en decisiones de las autoridades,

y procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas durante el ciclo vital del equipo y los servicios;

d) procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos y para aplicar las medidas de control de riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios;

e) disposición de programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el desempeño consecuente de los cometidos;

f) medidas para el suministro de la suficiente información dentro de la organización y, en su caso, entre organizaciones que exploten la misma infraestructura;

g) procedimientos y formatos de documentación de la información sobre la seguridad y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;

~~h) procedimientos que garanticen la notificación, investigación y análisis de accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;~~

~~i) disposición de planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;~~

~~(j) disposiciones relativas a la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.~~

~~ANEXO IV~~

~~DECLARACIONES RELATIVAS A LA PARTE DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD ESPECÍFICA PARA LA RED~~

~~Se presentarán los siguientes documentos para que la autoridad responsable de la seguridad pueda expedir la parte del certificado de seguridad específica para la red:~~

- ~~documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las ETI o las partes de ETI y, cuando proceda, de las normas nacionales de seguridad y otras aplicables a sus servicios, personal y material rodante y cómo el sistema de gestión de la seguridad garantiza su cumplimiento;~~
- ~~documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las diversas categorías de personal empleadas o contratadas para el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación;~~
- ~~documentación a aportar por la empresa ferroviaria de los diversos tipos de material rodante utilizados en el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.~~

~~Para evitar la duplicación del trabajo y reducir la cantidad de información, en relación con los elementos que cumplan las ETI y otros requisitos de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE solamente deberá presentarse documentación resumida.~~

ANEXO V

CONTENIDO ESENCIAL DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

1. RESUMEN

El resumen contendrá una breve descripción de la incidencia, cuándo y dónde tuvo lugar y sus consecuencias. Indicará las causas directas así como los factores coadyuvantes y las causas subyacentes averiguadas por la investigación. Se citarán las recomendaciones principales y se proporcionará información sobre los destinatarios de dichas recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DE LA INCIDENCIA

1. Incidencia:

– Fecha, hora y localización exactas de la incidencia.

– Descripción de los hechos y del lugar del accidente incluidos los cometidos de los servicios de rescate y de socorro.

– La decisión de abrir una investigación, la composición del equipo de investigadores y la realización de la investigación.

2. Circunstancias de la incidencia:

– Personal y contratistas implicados y otras partes implicadas y testigos.

– Los trenes y su composición incluido el número de matrícula del material rodante implicado.

– La descripción de la infraestructura y del sistema de señalización (tipos de vía, agujas, enclavamiento, señales, protección del tren).

– Medios de comunicación.

– Obras en el lugar o sus cercanías.

– Activación del plan de emergencia ferroviario y de su cadena de acontecimientos.

– Activación del plan de emergencia de los servicios públicos de salvamento, la policía y los servicios médicos y su cadena de acontecimientos.

3. Víctimas mortales, lesiones y daños materiales:

– Pasajeros y terceros, personal (incluidos los contratistas).

– Carga, equipaje y otros bienes.

– Material rodante, infraestructura y medio ambiente.

4. Circunstancias externas:

– Condiciones meteorológicas y referencias geográficas.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

1. Resumen de las declaraciones de los testigos (sujeto a la protección de la identidad de las personas):

– Personal ferroviario, incluidos los contratistas.

– Otros testigos.

2. Sistema de gestión de la seguridad:

– Organización marco y cómo se dan y ejecutan las órdenes.

– Requisitos del personal y cómo se cumplen.

– Rutinas de los controles y auditorías internos y sus resultados.

– Interfaz entre las diferentes partes en la infraestructura.

3. Normativa

– Legislación y reglamentación pública nacional y comunitaria pertinente.

– Otras normas tales como normas de explotación, instrucciones locales, requisitos del personal, preceptos de mantenimiento y normas aplicables.

4. Funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas:

– Sistema de control mando y señalización, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

– Infraestructura.

– Equipo de comunicaciones.

– Material rodante, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

5. Documentación del sistema operativo:

– Medidas tomadas por el personal de control y señalización del tráfico.

– Intercambio de mensajes verbales en relación con la incidencia, incluida la documentación procedente de grabaciones.

– Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar de la incidencia.

6. Interfaz hombre-máquina-organización:

– Tiempo de trabajo del personal implicado.

– Circunstancias médicas y personales con influencia en la incidencia, incluida la existencia de tensión física o psicológica.

– Diseño del equipo con efectos en la interfaz antropomecánica.

7. Incidencias anteriores de carácter similar.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

1. Descripción definitiva de la cadena de acontecimientos:

– Establecimiento de las conclusiones sobre la incidencia, basándose en los hechos establecidos en el capítulo 3.

2. Deliberación:

– Análisis de los hechos establecidos en el capítulo 3 con objeto de extraer conclusiones sobre las causas de la incidencia y la eficacia de los servicios de salvamento.

3. Conclusiones:

– Causas directas e inmediatas de la incidencia, incluidos los factores coadyuvantes relacionados con las acciones de las personas implicadas o las condiciones del material rodante o de las instalaciones técnicas.

– Causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones, los procedimientos y el mantenimiento.

– Causas profundas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

4. Observaciones adicionales:

– Deficiencias y defectos establecidos durante la investigación pero que no guardan relación con las conclusiones sobre las causas.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

– Relación de las medidas ya tomadas o adoptadas de resultas de la incidencia.

6. RECOMENDACIONES

↑

ANEXO II

PARTE A

Directiva derogada con la lista de sus sucesivas modificaciones

(conforme al artículo 32)

Directiva 2004/49/CE	(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44)
Directiva 2008/57/CE	(DO L 191 de 18.7.2008, p. 1)
Directiva 2008/110/CE	(DO L 345 de 23.12.2008, p. 62)
Directiva 2009/149/CE de la Comisión	(DO L 313 de 28.11.2009, p. 65)
Corrección de errores, 2004/49/CE	(DO L 220 de 21.6.2004, p. 16)

PARTE B

Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 32)

Directiva	Fecha límite de transposición
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2008/57/CE	19 de julio de 2010
2008/110/CE	24 de diciembre de 2010
2009/149/CE	18 de junio de 2010

ANEXO III

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2004/49/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5
Artículo 6	Artículo 6
Artículo 7	Artículo 7
Artículo 8	Artículo 8
Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Artículo 10
Artículo 11	Artículo 12
Artículo 12	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 13
Artículo 14 *bis*, apartados 1 a 7	Artículo 14
Artículo 14*bis*, apartado 8	Artículo 15
Artículo 15	--
Artículo 16	Artículo 16
Artículo 17	Artículo 17
Artículo 18	Artículo 18
Artículo 19	Artículo 19
Artículo 20	Artículo 20
Artículo 21	Artículo 21
Artículo 22	Artículo 22

Artículo 23	Artículo 23
Artículo 24	Artículo 24
Artículo 25	Artículo 25
Artículo 26	--
--	Artículo 26
Artículo 27	Artículo 27
Artículo 28	--
Artículo 29	--
Artículo 30	--
Artículo 31	Artículo 28
Artículo 32	Artículo 29
--	Artículo 30
--	Artículo 31
Artículo 33	Artículo 32
--	Artículo 33
Artículo 34	Artículo 34
Artículo 35	Artículo 35
Anexo I	Anexo I
Anexo II	--
Anexo III	--
Anexo IV	--
Anexo V	--
--	Anexo II