Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B **DIRECTIVA 2004/49/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

din 29 aprilie 2004

privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței

(Directiva privind siguranța feroviară)

(JO L 164, 30.4.2004, p. 44)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008	L 191	1	18.7.2008
►M2	Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008	L 345	62	23.12.2008
►M3	Directiva 2009/149/CE a Comisiei din 27 noiembrie 2009	L 313	65	28.11.2009
►M4	Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012	L 343	32	14.12.2012
►M5	Directiva 2014/88/UE a Comisiei din 9 iulie 2014	L 201	9	10.7.2014

▼B

DIRECTIVA 2004/49/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 29 aprilie 2004

privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței

(Directiva privind siguranța feroviară)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([2]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([3]),

în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat ([4]), în lumina textului comun aprobat de Comitetul de conciliere la 23 martie 2004,

întrucât:

(1) Pentru a continua eforturile de instituire a unei piețe unice pentru serviciile de transport feroviar, inițiate prin Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ([5]), este necesar să se instituie un cadru comun de reglementare pentru siguranța feroviară. Până în prezent, statele membre au elaborat norme și standarde de siguranță în principal la nivel național, pe baza conceptelor tehnice și operaționale naționale. În același timp, diferențele de principii, abordare și cultură au făcut dificilă depășirea barierelor tehnice și realizarea operațiunilor de transport internațional.

(2) Directiva 91/440/CEE, Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare ([6]) și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și

([1]) JO C 126 E, 28.5.2002, p. 332.
([2]) JO C 61, 14.3.2003, p. 131.
([3]) JO C 66, 19.3.2003, p. 5.
([4]) Avizul Parlamentului European din 14 ianuarie 2003 (JO C 38 E, 12.2.2004, p. 92), Poziția comună a Consiliului din 26 iunie 2003 (JO C 270 E, 11.11.2003, p. 25) și Poziția Parlamentului European din 23 octombrie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 22 aprilie 2004 și Decizia Consiliului din 26 aprilie 2004.
([5]) JO L 237, 24.8.1991, p. 25, modificată de Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 1).
([6]) JO L 143, 27.6.1995, p. 70, modificată de Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 26).

▼B

a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței ([1]) reprezintă primii pași către reglementarea pieței europene de transport feroviar prin deschiderea pieței pentru servicii internaționale de transport feroviar de marfă. Cu toate acestea, dispozițiile privind siguranța s-au dovedit a fi insuficiente, rămânând diferențe între cerințele de siguranță, ceea ce afectează funcționarea optimă a transportului feroviar de marfă în Comunitate. Armonizarea conținutului normelor de siguranță, a certificării siguranței întreprinderilor feroviare, a sarcinilor și rolurilor autorităților de siguranță și a anchetării accidentelor are o importanță specială.

(3) Metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane se supun în multe state membre normelor de siguranță locale sau regionale și sunt deseori controlate de autoritățile locale sau regionale, nefiind acoperite de cerințele privind interoperabilitatea sau licențierea comunitare. În plus, tramvaiele sunt deseori supuse legislației privind siguranța rutieră și de aceea este posibil să nu fie acoperite în întregime de normele de siguranță feroviară. Din aceste motive și în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit în articolul 5 din tratat, statele membre ar trebui să poată exclude aceste sisteme feroviare locale din domeniul de aplicare al prezentei directive.

(4) Nivelurile de siguranță din sistemul feroviar comunitar sunt în general ridicate, în special în comparație cu transportul rutier. Este important ca siguranța să fie cel puțin menținută în cursul etapei actuale de restructurare, care va separa funcțiile întreprinderilor feroviare anterior integrate și care va deplasa sectorul feroviar de la autoreglementare la reglementare publică. În conformitate cu progresul tehnic și științific, siguranța ar trebui îmbunătățită în continuare, în măsura în care este rezonabil din punct de vedere practic și ținând cont de competitivitatea modului de transport feroviar.

(5) Toți cei care exploatează sistemul feroviar, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare, ar trebui să fie pe deplin răspunzători pentru siguranța sistemului, fiecare pentru propria sa parte. Oricând este adecvat, aceştia ar trebui să coopereze la punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor. Statele membre ar trebui să facă o distincție clară între această responsabilitate imediată pentru siguranță și sarcina autorităților de siguranță de a oferi un cadru național de reglementare și de controlare a performanței operatorilor.

(6) Responsabilitatea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare pentru exploatarea sistemului feroviar nu împiedică alți actori, precum producătorii, furnizorii de întreținere, operatorii de vagoane, prestatorii de servicii și entitățile achizitoare să-și asume răspunderea pentru propriile produse sau servicii în conformitate cu dispozițiile Directivei 96/48/CE a

([1]) JO L 75, 15.3.2001, p. 29, modificată de Decizia 2002/844/CE a Comisiei (JO L 289, 26.10.2002, p. 30).

▼B

Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ([1]) și ale Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ([2]) sau altei legislații comunitare relevante.

(7) Cerințele privind siguranța subsistemelor rețelelor feroviare transeuropene sunt prevăzute în Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE. Cu toate acestea, aceste directive nu definesc cerințe comune la nivel de sistem și nu abordează în detaliu reglementarea, gestionarea și controlul siguranței. Când vor fi definite niveluri minime de siguranță a subsistemelor prin specificații tehnice de interoperabilitate (STI), va fi din ce în ce mai important să se stabilească obiective de siguranță și la nivelul sistemului.

(8) Obiectivele de siguranță comune (OSC) și metodele de siguranță comune (MSC) ar trebui introduse treptat pentru a asigura menținerea și, atunci când și unde este necesar și rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățirea unui nivel ridicat de siguranță. Acestea ar trebui să furnizeze instrumente de evaluare a nivelului de siguranță și performanță ale operatorilor la nivel comunitar, precum și în statele membre.

(9) Informațiile privind siguranța sistemului feroviar sunt rare și în general nu sunt disponibile publicului. Astfel, este necesar să se stabilească indicatori de siguranță comuni (ISC) pentru a evalua conformitatea sistemului cu OSC și pentru facilitarea monitorizării performanțelor de siguranță feroviară. Cu toate acestea, definițiile naționale referitoare la ISC se pot aplica în cursul unei perioade de tranziție și de aceea ar trebui luată în considerare măsura dezvoltării definițiilor comune ale ISC la elaborarea primului set de OSC.

(10) Normele interne de siguranță, care deseori se bazează pe standarde tehnice, ar trebui înlocuite treptat cu normele bazate pe standarde comune, stabilite prin STI. Introducerea unor norme interne specifice noi care nu se bazează pe asemenea standarde comune ar trebui menținută la un nivel minim. Noile norme interne ar trebui să corespundă legislației comunitare și să faciliteze trecerea la o abordare comună a siguranței feroviare. În consecință, toate părțile interesate ar trebui să fie consultate înainte ca un stat membru să adopte o normă internă de siguranță care cere un nivel de siguranță mai ridicat decât OSC. În asemenea cazuri, un nou proiect de normă ar trebui supus examinării Comisiei, care ar trebui să adopte o decizie dacă se pare că proiectul de normă nu este în conformitate cu legislația comunitară sau constituie un mijloc de discriminare arbitrară ori o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre.

(11) Situația actuală, în care normele interne de siguranță continuă să joace un rol, ar trebui să fie privită ca o etapă de tranziție, ducând în final la o situație în care se vor aplica normele europene.

([1]) JO L 235, 17.9.1996, p. 6.
([2]) JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

▼B

(12) Elaborarea de OSC, MSC și ISC, precum și necesitatea de a facilita progresul în direcția unei abordări comune a siguranței feroviare, fac necesar sprijinul tehnic la nivel comunitar. Agenția Feroviară Europeană instituită de Regulamentul (CE) nr.88/2004 din ([1]) al Parlamentului European și al Consiliului (CE) este înființată pentru a emite recomandări privind OSC, MSC și ISC și măsuri ulterioare de armonizare, precum și pentru monitorizarea evoluției siguranței feroviare în Comunitate.

(13) În cursul îndeplinirii sarcinilor și a responsabilităților lor, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să pună în aplicare un sistem de gestionare a siguranței, îndeplinind cerințele comunitare și cuprinzând elemente comune. Informațiile privind siguranța și punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței ar trebui prezentate autorității de siguranță din statul membru în cauză.

(14) Sistemul de management al siguranței ar trebui să țină cont de faptul că Directiva 89/391/CE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă ([2]) și directivele sale individuale relevante sunt în întregime aplicabile protecției sănătății și securității lucrătorilor ocupați în transportul feroviar. De asemenea, sistemul de management al siguranței ar trebui să țină cont de Directiva 96/49/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul feroviar de mărfuri periculoase ([3]).

(15) Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță feroviară și condiții egale pentru toate întreprinderile feroviare, acestea ar trebui supuse acelorași cerințe de siguranță. Certificatul de siguranță ar trebui să dovedească că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să respecte standardele și normele de siguranță relevante. Pentru serviciile de transport internațional ar trebui să fie suficient să se aprobe sistemul de management al siguranței într-un stat membru și să se asigure valabilitatea comunitară a aprobării. Pe de altă parte, respectarea normelor interne ar trebui certificată suplimentar în fiecare stat membru. Obiectivul final ar trebui să fie instituirea unui certificat de siguranță comun cu valabilitate comunitară.

(16) În plus față de cerințele de siguranță stabilite în certificatul de siguranță, întreprinderile feroviare licențiate trebuie să respecte cerințele interne, compatibile cu dreptul comunitar și aplicate într-un mod nediscriminatoriu, referitoare la sănătate, securitate și condiții sociale, inclusiv dispozițiile legale referitoare la timpul de conducere, precum și la drepturile lucrătorilor și consumatorilor prevăzute în articolele 6 și 12 din Directiva 95/18/CE.

([1]) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.
([2]) JO L 183, 29.6.1989, p. 1.
([3]) JO L 235, 17.9.1996, p. 25, modificată ultima dată de Directiva 2003/29/CE a Comisiei (JO L 90, 8.4.2003, p. 47).

▼B

(17) Fiecare gestionar de infrastructură are o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei sale feroviare. În paralel cu certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare, gestionarul de infrastructură ar trebui să fie supus autorizării de siguranță de către autoritatea de siguranță cu privire la sistemul său de management al siguranței și alte dispoziții pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță.

(18) Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru asistarea solicitanților care doresc să intre pe piață ca întreprinderi feroviare. În special, acestea ar trebui să furnizeze informații și să acționeze prompt atunci când primesc cereri de certificare a siguranței. Pentru întreprinderile feroviare care operează servicii de transport internațional, este important ca procedurile să fie similare în diferite state membre. Deși certificatul de siguranță va conține părți naționale în viitorul apropiat, ar trebui, cu toate acestea, să fie posibilă armonizarea părților comune ale acestuia și facilitarea creării unui model comun.

(19) Certificarea personalului feroviar și autorizarea admiterii în circulație a materialului rulant utilizat pentru diferitele rețele naționale sunt deseori bariere insurmontabile pentru noii veniți. Statele membre ar trebui să se asigure că facilitățile pentru formarea și certificarea personalului feroviar necesare pentru a îndeplini cerințele normelor interne sunt disponibile întreprinderile feroviare care solicită un certificat de siguranță. Ar trebui instituită o procedură comună pentru autorizarea admiterii în circulație a materialului rulant utilizat.

(20) Timpii de conducere și perioadele de odihnă pentru mecanicii de tren și personalul feroviar care efectuează sarcini de siguranță au un impact important asupra nivelului de siguranță al sistemului feroviar. Aceste aspecte intră sub incidența articolelor 137 - 139 din tratat și sunt deja supuse negocierilor dintre partenerii sociali în cadrul Comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE ([1]) a Comisiei.

(21) Dezvoltarea unui sistem feroviar comunitar sigur necesită instituirea unor condiții armonizate pentru eliberarea licențelor corespunzătoare mecanicilor de tren și personalului însoțitor de bord care efectuează sarcini de siguranță, pentru care Comisia și-a anunțat intenția de a propune o legislație nouă în viitorul apropiat. În ceea ce privește alte categorii de personal cu sarcini critice pentru siguranță, calificările acestora sunt deja în curs de a fi specificate în temeiul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE.

(22) În noul cadru de reglementare comun pentru siguranța feroviară, ar trebui instituite în toate statele membre autorități naționale pentru reglementarea și controlarea siguranței feroviare. Pentru a facilita cooperarea dintre acestea la nivel comunitar, acestora ar trebui să li se dea aceleași sarcini și responsabilități minime.

([1]) Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind instituirea Comitetelor de dialog sectorial menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

▼B

Autorităților naționale de siguranță ar trebui să li se acorde un grad înalt de independență. Acestea ar trebui să-și îndeplinească sarcinile în mod deschis și nediscriminatoriu pentru a ajuta la crearea unui sistem feroviar comunitar unic și să coopereze pentru coordonarea criteriilor lor de decizie, în special în privința certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare care exploatează servicii de transport internațional.

(23) Accidentele feroviare grave sunt rare. Cu toate acestea, acestea pot avea consecințe dezastruoase și pot preocupa publicul cu privire la performanțele de siguranță ale sistemului feroviar. În consecință, toate aceste accidente ar trebui anchetate din perspectiva siguranței pentru a evita repetarea lor, iar rezultatele anchetelor ar trebui publicate. Alte accidente și incidente ar putea fi precursori semnificativi ai unor accidente grave și de asemenea ar trebui supuse unor anchete privind siguranța, dacă este necesar.

(24) O anchetă privind siguranța ar trebui separată de ancheta judiciară a aceluiași incident și ar trebui să aibă acces la dovezi și martori. Aceasta ar trebui realizată de un organism permanent, independent de organizațiile din sectorul feroviar. Organismul ar trebui să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în cauzele evenimentului investigat; în special, independența sa funcțională nu ar trebui să fie afectată dacă este strâns legată de autoritatea națională de siguranță sau autoritatea de reglementare din motive organizaționale sau de structură juridică. Anchetele sale ar trebui desfășurate într-un mod cât mai deschis. Pentru fiecare incident, organismul de anchetă ar trebui să stabilească grupul de anchetă relevant, având competența necesară pentru găsirea cauzelor imediate și a celor subiacente.

(25) Rapoartele privind anchetele și orice concluzii și recomandări oferă informații cruciale pentru îmbunătățirea siguranței feroviare și ar trebui publicate la nivel comunitar. Recomandările de siguranță ar trebui urmate de destinatarii lor, iar măsurile luate ar trebui raportate organului de anchetă.

(26) Deoarece obiectivele acțiunii propuse, respectiv coordonarea activităților din statele membre pentru reglementarea și controlul siguranței și pentru anchetarea accidentelor, precum și stabilirea la nivel comunitar a unor obiective de siguranță comune, a unor indicatori comuni de siguranță și a unor cerințe comune pentru certificatele de siguranță, nu pot fi atinse în mod suficient de statele membre și, în consecință, datorită dimensiunii acțiunii, pot fi mai bine atinse la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit în articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității stabilit în același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

▼B

(27) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ([1]).

(28) Prezenta directivă are ca scop reorganizarea și reunirea legislației comunitare relevante privind siguranța feroviară. În consecință, dispozițiile pentru certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare care au fost stabilite anterior în Directiva 2001/14/CE ar trebui abrogate, împreună cu toate referințele la certificarea de siguranță. Directiva 95/18/CE a inclus cerințe privind calificările de siguranță ale personalului operațional și privind siguranța materialului rulant care sunt acoperite de cerințele privind certificarea de siguranță din prezenta directivă și care, în consecință, nu ar trebui să mai facă parte din cerințele de licențiere. O întreprindere feroviară licențiată ar trebui să dețină un certificat de siguranță pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară.

(29) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile nerespectărilor dispozițiilor prezentei directive și să se asigure că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale și disuasive,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII INTRODUCTIVE

Articolul 1

Obiect

Obiectul prezentei directive este de a asigura dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate comunitare și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin:

(a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre;

(b) definirea responsabilităților actorilor;

(c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea unei mai bune armonizări a normelor interne;

(d) solicitarea instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități de siguranță și a unui organism de anchetare a accidentelor și incidentelor;

(e) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și operaționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură.

(2) Statele membre pot exclude de la aplicarea măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive:

(a) metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane;

(b) rețelele care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderile feroviare care funcționează exclusiv pe aceste rețele;

(c) infrastructura feroviară privată care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri;

▼M2

(d) vehicule de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule;

(e) căile ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.

▼B

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) „sistem feroviar” înseamnă totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;

(b) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabile în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, definite în articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate unor diferite organisme sau întreprinderi;

(c) „întreprindere feroviară” înseamnă întreprinderea feroviară definită în Directiva 2001/14/CE și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de bunuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune;

▼B

(d) „specificație tehnică pentru interoperabilitate (STI)” înseamnă specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale definite în Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE;

(e) „obiective de siguranță comune (OSC)” înseamnă nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor;

(f) „metode de siguranță comune (MSC)” înseamnă metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;

(g) „autoritate de siguranță” înseamnă organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară, în conformitate cu prezenta directivă, sau orice organism binațional căruia statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;

(h) „norme interne de siguranță” înseamnă toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile mai multor întreprinderi feroviare, indiferent de organismul emitent;

(i) „sistem de gestionare a infrastructurii” înseamnă organizarea și aranjamentele stabilite de un gestionar de infrastructură sau o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;

(j) „anchetator principal” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei anchete;

(k) „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente care are consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

(l) „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau a mai multor persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de anchetă la un total de cel puțin 2 milioane EUR;

(m) „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;

▼B

(n) „anchetă” înseamnă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;

(o) „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la accident sau incident;

(p) „agenție” înseamnă Agenția Feroviară Europeană, agenția comunitară pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;

(q) „organisme notificate” înseamnă organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivite pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii CE pentru verificarea subsistemelor, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;

(r) „constituenți de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate încorporării într-un subsistem de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză sau convențional, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE. Noțiunea de „constituent” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator.

▼M2

(s) „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor (RNV) prevăzut la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) ([1]), (denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”);

(t) „entitate responsabilă cu întreținerea” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în RNV;

(u) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.

▼B

CAPITOLUL II

DEZVOLTAREA ȘI MANAGEMENTUL SIGURANȚEI

Articolul 4

Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

(1) Statele membre se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea legislației comunitare

([1]) JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

▼B

și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave.

Statele membre se asigură că normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european.

(2) Statele membre se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice.

(3) Statele membre se asigură că responsabilitatea exploatării sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, obligându-le să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele interne și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă.

Fără să aducă atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, fiecare gestionar de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți.

(4) Aceasta nu aduce atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, ►M2 deținător ◄, prestator de servicii și entitate achizitoare, legată de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de întreprinderea feroviară și gestionarul de infrastructură.

Articolul 5

Indicatori de siguranță comuni

(1) Pentru a facilita evaluarea atingerii ISC și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni (ISC) prin rapoarte anuale ale autorităților de siguranță prevăzute în articolul 18.

Primul an de referință pentru ISC este 2006; aceștia sunt raportați în raportul anual pentru anul următor.

ISC sunt stabiliți în conformitate cu anexa I.

▼M2

(2) Până la 30 aprilie 2009, se revizuiește anexa I, în special pentru a include definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al costului accidentelor. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

▼B

Articolul 6

Metode de siguranță comune

▼M2

(1) Până la 30 aprilie 2008, Comisia adoptă o primă serie de MSC care să acopere cel puțin metodele descrise la alineatul (3) litera (a). Acestea se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Până la 30 aprilie 2010, Comisia adoptă o a doua serie de MSC care să acopere restul metodelor descrise la alineatul (3). Acestea se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Măsurile respective, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 27 alineatul (2a).

▼B

(2) Proiectele de MSC și proiectele de MSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre.

(3) MSC descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:

(a) evaluarea riscului și metode de evaluare;

(b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță emise în conformitate cu articolele 10 și 11

și

▼M2

(c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.

(4) MSC sunt revizuite periodic luându-se în considerare experiența dobândită prin aplicarea lor și dezvoltarea generală a siguranței feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (1). Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

▼B

(5) Statele membre efectuează orice modificări necesare la normele lor interne de siguranță ținând cont de adoptarea și revizuirea MSC.

Articolul 7

Obiective de siguranță comune

(1) OSC sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.

(2) Proiectele de OSC și proiectele de OSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

▼B

(3) ►M2 Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2009 și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea lor în aplicare. Aceste proiecte reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2011 și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a). ◄

Toate propunerile de proiecte de OSC și OSC revizuite reflectă obligațiile statelor membre stabilite în articolul 4 alineatul (1). Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere treptată în aplicare, dacă este cazul, în special pentru a se ține cont de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra STI pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri semnificative de modificare a STI.

(4) OSC definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru, exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru:

(a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor interne și internaționale existente de răspundere civilă, riscuri individuale legate de persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;

(b) riscuri sociale.

▼M2

(5) OSC sunt revizuite periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

▼B

(6) Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor interne de siguranță pentru a atinge cel puțin OSC și orice OSC revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8 alineatul (3).

▼B

Articolul 8

Norme interne de siguranță

(1) În aplicarea prezentei directive, statele membre instituie norme interne obligatorii de siguranță și se asigură că acestea sunt publicate și puse la dispoziția tuturor gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță într-un limbaj clar care poate fi înțeles de părțile în cauză.

(2) Înainte de 30 aprilie 2005, statele membre notifică Comisia cu privire la toate normele de siguranță interne în vigoare, stabilite în anexa II, și indică domeniul lor de aplicare.

În plus, notificarea furnizează informații cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa.

(3) În termen de patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, agenția evaluează modul în care normele interne de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință în conformitate cu alineatul (1). De asemenea, face recomandările corespunzătoare către Comisie pentru publicarea acestor norme, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante.

(4) Statele membre notifică imediat Comisia cu privire la orice modificare a normelor interne de siguranță notificate și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a STI.

(5) Pentru a păstra la minimum introducerea unor norme interne specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme interne.

(6) Dacă, după adoptarea STI, un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță nouă care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât STI, ori dacă un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță internă nouă care poate afecta operațiunile întreprinderilor feroviare din alte state membre pe teritoriul statului membru în cauză, statul membru consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alineatul (7).

(7) Statul membru prezintă Comisiei, pentru examinare, proiectul de normă de siguranță, explicând motivele introducerii acesteia.

Dacă Comisia constată că proiectul de normă de siguranță este incompatibil cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, este adoptată o decizie, adresată statului membru în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

În cazul în care Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă de siguranță cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia informează imediat statul membru în cauză, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de șase luni, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

▼B

Articolul 9

Sisteme de management al siguranței

(1) Gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin OSC, este în conformitate cu normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II și cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MSC.

(2) Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în anexa III, adaptate la caracterul, întinderea și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere și material și utilizarea contractanților. Fără să aducă atingere normelor existente de răspundere civilă, interne și internaționale, sistemul de gestionare a riscului ia de asemenea în considerare, dacă este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor părți.

(3) Sistemul de management al siguranței al unui gestionar de infrastructură ia în considerare efectele operațiunilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele de siguranță interne și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. În plus, acesta este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale gestionarului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa.

(4) Toți gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă anual autorității de siguranță, până la 30 iunie, un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

(a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;

(b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a ISC prevăzuți în anexa I, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;

(c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;

(d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare.

CAPITOLUL III

CERTIFICAREA ȘI AUTORIZAREA DE SIGURANȚĂ

Articolul 10

Certificate de siguranță

(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară a unui stat membru sau numai o parte definită a acesteia.

▼M2

Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.

▼B

(2) Certificatul de siguranță cuprinde:

(a) o certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderii feroviare, descris în articolul 9 și anexa III

și

▼M2

(b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, prevăzută în anexa IV.

▼B

(3) Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară își stabilește prima dată activitățile acordă certificarea în conformitate cu alineatul (2).

Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) trebuie să specifice tipul și amploarea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) litera (a) este valabilă în întreaga Comunitate pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.

(4) Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară intenționează să presteze servicii suplimentare de transport feroviar acordă certificarea națională suplimentară necesară în conformitate cu alineatul (2) litera (b).

(5) Certificatul de siguranță este reînnoit la cererea întreprinderii feroviare, la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii operațiunii.

Deținătorul certificatului de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță competentă cu privire la toate modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță În plus, notifică autoritatea de siguranță competentă la orice introducere de categorii noi de personal sau tipuri noi de material rulant.

Autoritatea de siguranță poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

Dacă autoritatea de siguranță constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea (a) și/sau (b) a certificatului, motivându-și decizia. Autoritatea de siguranță care a revocat o certificare națională suplimentară acordată în conformitate cu alineatul (4) informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alineatul (2) litera (a) din decizia sa.

▼B

În mod similar, o autoritate de siguranță trebuie să revoce un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.

(6) Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prevăzute în alineatul (2) litera (a) care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

(7) Înainte de30 aprilie 2009 agenția evaluează dezvoltarea certificării de siguranță și prezintă Comisiei un raport cu recomandări privind o strategie de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.

Articolul 11

Autorizarea de siguranță a gestionarilor de infrastructură

(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, gestionarul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității de siguranță din statul membru în care este stabilit.

Autorizația de siguranță cuprinde:

(a) o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al managerului de infrastructură, descris în articolul 9 și anexa III

și

(b) o autorizație confirmând acceptarea dispozițiilor gestionarului de infrastructură de a îndeplini cerințe specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.

(2) Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea gestionarului de infrastructură, la intervale care nu depășesc cinci ani. Aceasta este actualizată în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării sau aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Deținătorul autorizației de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță cu privire la toate aceste modificări.

Autoritatea de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

Dacă autoritatea de siguranță constată că un gestionar de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și deciziile.

(3) Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa gestionarului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

▼B

Articolul 12

Exigențe privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță

(1) Autoritatea de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizației de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de autoritatea de siguranță. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate prompt.

(2) Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și prezentarea de cereri de către întreprinderi feroviare din alte state membre, autoritatea de siguranță oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță. Aceasta enumeră toate cerințele care au fost stabilite în sensul articolului 10 alineatul (2) și pune la dispoziția solicitantului toate documentele relevante.

Sunt oferite îndrumări speciale întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii, identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză.

(3) Un document de îndrumare, descriind și explicând cerințele pentru certificatele de siguranță și enumerând documentele care trebuie prezentare, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba cerută de autoritatea de siguranță.

Articolul 13

Acces la serviciile de formare

(1) Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță.

Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatate.

De asemenea, statele membre se asigură că gestionarii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare.

Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces la această certificare dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță.

Autoritatea de siguranță se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în STI sau normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II.

▼B

(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau ale gestionarului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.

(3) La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest sens, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la, să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența.

(4) În orice caz, fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură este răspunzător de nivelul formării și de calificările personalului său care desfășoară munci legate de siguranță, prevăzute în articolul 9 și anexa III.

▼M1

—————

▼M2

Articolul 14a

Întreținerea vehiculelor

(1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în RNV în conformitate cu articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător.

(3) Fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:

(a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;

(b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;

Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.

(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu alineatul (5) sau de către o autoritate națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.

În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alineatul (5) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la articolul 10 sau la articolul 11 și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.

▼M2

(5) În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2010, Comisia adoptă o măsură prin care se instituie un sistem de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă. Certificatele emise în conformitate cu acest sistem confirmă respectarea cerințelor menționate la alineatul (3).

Măsura include cerințele privind:

(a) sistemul de întreținere instituit de către entitate;

(b) formatul și validitatea certificatului emis entității;

(c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare;

(d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.

Această măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2018, Comisia revizuiește această măsură pentru a include toate vehiculele și pentru a actualiza, dacă este cazul, sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă.

(6) Certificatele emise în conformitate cu alineatul (5) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității.

(7) Agenția evaluează procesul de certificare pus în aplicare în conformitate cu alineatul (5), prezentând un raport Comisiei în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a măsurii în cauză.

(8) Statele membre pot decide îndeplinirea obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica prin intermediul unor măsuri alternative, în următoarele cazuri:

(a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;

(b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Comunității și pentru care îndeplinirea cerințelor de la alineatul (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;

(c) vehicule identificate la articolul 2 alineatul (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

Astfel de măsuri alternative se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă:

(a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;

▼M2

(b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 10 și 11 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;

Astfel de derogări sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 18 din prezenta directivă. Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar comunitar, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile implicate și, unde este cazul, solicită statelor membre să își retragă decizia de derogare.

▼B

Articolul 15

Armonizarea certificatelor de siguranță

(1) Deciziile privind cerințele armonizate comune în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (b) și anexa IV și un format comun pentru documentele de îndrumare a cererii se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

(2) Agenția recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitărilor în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

CAPITOLUL IV

AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ

Articolul 16

Sarcini

(1) Fiecare stat membru instituie o autoritate de siguranță. Această autoritate poate fi ministerul însărcinat cu chestiunile de transport și este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate achizitoare.

(2) Autorității de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele sarcini:

▼M2

(a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;

▼B

(c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute de articolul 12 din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;

(d) autorizarea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI;

▼B

(e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu articolele 10 și 11 și verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea și a faptului că gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau intern;

(f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme interne de siguranță;

▼M2

(g) Supravegherea faptului că vehiculele sunt înregistrate corespunzător în RNV și că informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;

▼B

(3) Sarcinile prevăzute în alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către un gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară sau entitate achizitoare.

Articolul 17

Principii de luare a deciziilor

(1) Autoritatea de siguranță își îndeplinește sarcinile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, permite tuturor părților să fie ascultate și își motivează deciziile.

Răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică cererile sale de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de patru luni după furnizarea tuturor informațiilor cerute. Poate cere în orice moment asistența tehnică a gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute în articolul 16.

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritatea de siguranță consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv gestionarii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.

(2) Autoritatea de siguranță este liberă să desfășoare toate inspecțiile și anchetele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele gestionarilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare.

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritatea de siguranță sunt supuse controlului judiciar.

(4) Autoritățile de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor lor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită în articolul 15 din Directiva 2001/14/CE.

Agenția sprijină autoritățile de siguranță în aceste sarcini.

▼B

Articolul 18

Raport anual

Autoritatea de siguranță publică anual un raport privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:

(a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ISC stabiliți în anexa I;

(b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;

(c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;

(d) rezultate și experiență referitoare la controlarea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare;

▼M2

(e) derogările care au fost adoptate în conformitate cu articolul 14a alineatul (8).

▼B

CAPITOLUL V

ANCHETAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

Articolul 19

Obligația de a ancheta

(1) Statele membre se asigură că organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 desfășoară o anchetă după accidente grave pe sistemul feroviar, obiectivul acesteia fiind posibila îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

(2) În plus față de accidentele grave, organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 poate ancheta acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene.

Organismul de anchetă decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o anchetă a unui asemenea accident sau incident. În decizia sa ține cont de următoarele:

(a) gravitatea accidentului sau incidentului;

(b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;

(c) impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar

și

(d) cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității de siguranță sau ale statelor membre.

(3) Amploarea anchetelor și procedura de urmat la desfășurarea acestor anchete este determinată de organul de anchetă, ținând cont de principiile și obiectivele articolelor 20 și 22 și în funcție de lecțiile pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței.

▼B

(4) Ancheta nu are ca obiect în nici un caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Articolul 20

Statutul anchetei

(1) Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al anchetei care va permite anchetatorilor principali să-și îndeplinească sarcinile în modul ce mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.

(2) În conformitate cu legislația în vigoare în statele membre și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, anchetatorilor li se acordă cât se poate de repede:

(a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;

(b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;

(c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;

(d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;

(e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;

(f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;

(g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de gestionarul de infrastructură, întreprinderile feroviare și autoritatea de siguranță.

(3) Ancheta este realizată independent de orice anchetă judiciară.

Articolul 21

Organism de anchetă

(1) Fiecare stat membru se asigură că anchetele accidentelor și incidentelor prevăzute în articolul 19 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un anchetator capabil să îndeplinească funcția de anchetator principal în cazul unui accident sau incident. Acest organism este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarifare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de anchetă. În plus, este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea de siguranță și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.

(2) Organismul de anchetă își îndeplinește sarcinile în mod independent de organizațiile prevăzute în alineatul (1) și este capabil să obțină suficiente resurse în acest sens. Anchetatorilor săi li se acordă un statut care le asigură garanțiile necesare cu privire la independență.

▼B

(3) Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și, dacă este cazul, autoritatea de siguranță, sunt obligate să raporteze imediat către organismul de anchetă accidentele și incidentele prevăzute în articolul 19. Organismul de anchetă este capabil să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa ancheta cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident.

(4) Organismul de anchetă poate combina sarcinile în temeiul prezentei directive cu munca de anchetare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste anchete nu îi periclitează independența.

(5) Dacă este necesar, organismul de anchetă poate cere asistența organismelor de anchetă din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

(6) Statele membre pot încredința organismului de anchetă sarcina de desfășurare a anchetelor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în articolul 19.

(7) Organismele de anchetă desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de anchetă, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Agenția sprijină organismele de anchetă în această sarcină.

Articolul 22

Procedura de anchetă

(1) Un accident sau incident prevăzut în articolul 19 este anchetat de organismul de anchetă al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele relevante convin care dintre acestea va desfășura ancheta sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism i se permite în primul caz să participe la anchetă și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.

Organismele de anchetă din alt stat membru sunt invitate să participe la o anchetă oricând o întreprindere feroviară stabilită și licențiată în acel stat membru este implicată în accident sau incident.

Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele relevante să desfășoare anchete în cooperare, în alte împrejurări.

(2) Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de anchetă asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea anchetei. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de anchetat.

▼B

(3) Ancheta se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Gestionarul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea de siguranță, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la anchetă și mersul acesteia și, în măsura în care este practicabil, li se acordă posibilitatea de a-și prezenta opiniile și perspectivele în anchetă și li se permite să comenteze cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

(4) Organismul de anchetă își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite gestionarului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

Articolul 23

Rapoarte

(1) O anchetă a unui accident sau incident prevăzut în articolul 19 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor anchetei. Rapoartele descriu obiectivele anchetelor prevăzute în articolul 19 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

(2) Organismul de anchetă publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează, cât se poate de fidel, structura de raportare stabilită în anexa V. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute în articolul 22 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.

(3) În fiecare an, organismul de anchetă publică până la 30 septembrie, cel târziu, un raport anual descriind anchetele desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

Articolul 24

Informații care se trimit agenției

(1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei anchete, organismul de anchetă informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

(2) Organismul de anchetă trimite agenției o copie a raportului final prevăzut în articolul 23 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut în articolul 23 alineatul (3).

Articolul 25

Recomandări de siguranță

(1) Recomandarea de siguranță emisă de un organ de anchetă nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.

▼B

(2) Recomandările sunt adresate autorității de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din statul membru sau alte state membre. Statele membre și autoritățile lor de siguranță iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de anchetă sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.

(3) Autoritatea de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări, raportează cel puțin anual organismului de anchetă cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.

CAPITOLUL VI

COMPETENȚE DE PUNERE ÎN APLICARE

▼M2

Articolul 26

Adaptarea anexelor

Anexele se adaptează în funcție de progresul tehnic și științific. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).

▼B

Articolul 27

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 21 din Directiva 96/48/CE.

(2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.

Perioada prevăzută în articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

▼M2

(2a) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) - (4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼B

(3) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.

▼M2

_____

▼B

Articolul 28

Măsuri de punere în aplicare

(1) Statele membre pot aduce în atenția Comisiei orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei directive. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

▼B

(2) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2) dacă măsura aferentă poată continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

▼M4

_____

_____

▼B

Articolul 31

Raport și alte acțiuni comunitare

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului înainte de 30 aprilie 2007 și la fiecare cinci după aceea un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive.

Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni comunitare.

Articolul 32

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor interne adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și disuasive.

Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul 33 și notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

Articolul 33

Punere în aplicare

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 aprilie 2006. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

▼B

Articolul 34

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 35

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼M5

ANEXA I

INDICATORI DE SIGURANȚĂ COMUNI

Indicatorii de siguranță comuni (ISC) se raportează anual de către autoritățile de siguranță definite la articolul 3 litera (g).

Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la articolul 2 alineatul (2) literele (a) și (b) trebuie luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corectați de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual.

Definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.

1. **Indicatori referitori la accidente**

1.1. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de accidente grave și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

— coliziune de tren cu vehicul feroviar;

— coliziune de tren cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere;

— deraiere de tren;

— accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defalcare a celor cinci tipuri de treceri la nivel, astfel cum sunt definite la punctul 6.2;

— accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere;

— incendii ale materialului rulant;

— altele.

Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri).

1.2. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

— călători [de asemenea, în raport cu numărul total de kilometri-călători și de tren-kilometri (călători)];

— angajat sau contractant;

— utilizator al trecerii la nivel;

— intrus;

— alte persoane de pe un peron;

— alte persoane care nu sunt de pe un peron.

▼M5

2. **Indicatori referitori la mărfuri periculoase**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:

— accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice;

— numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

3. **Indicatori referitori la sinucideri**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de sinucideri și de tentative de sinucideri.

4. **Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de elemente precursoare ale accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de elemente precursoare:

— șine rupte;

— deformare și aliniere defectuoasă ale șinelor;

— defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;

— depășire a unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol;

— depășire a unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;

— ruptură de roată la materialul rulant în serviciu;

— ruptură de osie la materialul rulant în serviciu.

Toate elementele precursoare trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care rezultă într-un accident grav trebuie să fie, de asemenea, raportat în conformitate cu indicatorii referitori la elementele precursoare; un element precursor care nu rezultă într-un accident grav trebuie raportat doar în conformitate cu indicatorii referitori la elementele precursoare.)

5. **Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor**

Total în euro și relativ (pe kilometru-tren), pentru:

— numărul deceselor și al vătămărilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty — VPC);

— costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;

— costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;

— costul întârzierilor cauzate de accidente.

Autoritățile de siguranță raportează impactul economic al accidentelor grave.

VPC înseamnă valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii deceselor sau vătămărilor grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru indemnizarea dintre părțile implicate în accidente.

▼M5

6. **Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia**

6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de kilometri-tren utilizând TPS la bord, unde aceste sisteme oferă:

— avertizare;

— avertizare și oprire automată;

— avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei;

— avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei.

6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:

(a) trecere la nivel pasivă;

(b) trecere la nivel activă:

(i) manuală;

(ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;

(ii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;

(iv) cu protecție pe partea căii ferate.

▼M5

Apendice

Definiții comune ale ISC și metode de calcul al impactului economic al accidentelor

1. **Indicatori referitori la accidente**

1.1. „accident grav” înseamnă orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri;

1.2. „pagube importante cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă daune echivalente cu cel puțin 150 000 EUR;

1.3. „perturbări importante ale traficului” înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore;

1.4. „tren” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură;

1.5. „coliziune de tren cu vehicul feroviar” înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre;

1.6. „coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere” înseamnă o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția trecerilor la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau utilizator care a traversat calea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact;

1.7. „deraiere de tren” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;

1.8. „accident la o trecere la nivel” înseamnă orice accident la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;

1.9. „accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare” înseamnă accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv, sau care s-a desprins din vehiculul respectiv; aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;

1.10. „incendiu al materialului rulant” înseamnă un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încărcătura acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triaj;

▼M5

1.11. „alte accidente” înseamnă orice accident, altul decât o coliziune de tren cu vehicul feroviar, coliziune de tren cu obstacol în spațiul gabaritului de liberă trecere, deraiere de tren, accident la trecere la nivel, accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare sau incendiu al materialului rulant;

1.12. „călător” înseamnă orice persoană, cu excepția unui membru al personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se îmbarce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele;

1.13. „angajat sau contractant” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;

1.14. „utilizator al trecerii la nivel” înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos;

1.15. „intrus” înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția unui utilizator al trecerii la nivel;

1.16. „altă persoană de pe peron” înseamnă orice persoană de pe un peron care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană care nu este pe peron” sau „intrus”;

1.17. „altă persoană care nu este pe peron” înseamnă orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită ca „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană de pe peron” sau „intrus”;

1.18. „deces (persoană ucisă)” înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor;

1.19. „vătămare gravă (persoană grav rănită)” înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

2. **Indicatori referitori la mărfuri periculoase**

2.1. „accident care implică transportul de mărfuri periculoase” înseamnă orice accident sau incident supus raportării în conformitate cu RID ([1])/ADR, secțiunea 1.8.5;

2.2. „mărfuri periculoase” înseamnă acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

3. **Indicatori referitori la sinucideri**

3.1. „sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă;

3.2. „tentativă de sinucidere” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări grave.

([1]) RID, Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, astfel cum a fost adoptat prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

▼M5

4. **Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor**

4.1. „șină ruptă” înseamnă orice șină care este separată în două sau mai multe părți, sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare un gol de mai mult de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime;

4.2. „deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor” înseamnă orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise;

4.3. „defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului” înseamnă orice defecțiune tehnică a sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute;

4.4. „depășirea unui semnal de pericol atunci când se depășește un punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată și se deplasează dincolo de punctul de pericol;

4.5. „depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol” înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea:

— unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul de protecție al trenului (TPS) nu este operațional;

— limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TPS;

— unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente;

— panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a gesturilor manuale.

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

Autoritățile de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniuțele de la punctul de față și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori;

4.6. „ruptură de roată la materialul rulant în serviciu” înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune);

4.7. „ruptură de osie la materialul rulant în serviciu” înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

▼M5

5. **Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor**

5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

1. valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay — WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective;

2. costuri economice directe și indirecte; valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:

— costuri medicale și de reabilitare;

— cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;

— pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și costurile economice directe/indirecte:

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

— estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP (Willingness to Pay) bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;

— eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, vârsta, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și demografice relevante ale populației;

— metoda pentru obținerea valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

5.3. Definiții

5.3.1. „costul pagubelor cauzate mediului înconjurător” înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare și de administratorii infrastructurii, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului;

5.3.2. „costul pagubelor materiale la materialul rulant sau la infrastructură” înseamnă costul furnizării noului material rulant sau a noii infrastructuri, cu funcționalități și parametri tehnici identici cu cei care au fost complet deteriorați, și costul aferent aducerii materialului rulant sau a infrastructurii care pot fi reparate la starea anterioară accidentului, care urmează să fie estimat de întreprinderile feroviare și de administratorii infrastructurii pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității cauzate de vehiculele deteriorate;

▼M5

5.3.3. „costul întârzierilor cauzate de accidente” înseamnă valoarea bănească a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pa baza modelului următor:

VT = valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru călătorul dintr-un tren (o oră)

VT_P = [VT a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu] * [Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an] + [VT a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu] * [Procentul mediu de călători care se nu deplasează în interes de serviciu pe an]

VT_P este măsurată în EUR pe călător pe oră;

„călător care se deplasează în interes de serviciu” înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

VT_F = [VT a trenurilor de marfă] * [(tone-km)/(tren-km)]

VT_F este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră.

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = (tone-km)/(tren-km)

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(călători\text{-}km)/(tren\text{-}km)]$

Numărul mediu de călători per tren într-un an = (călători- km)/(tren-km)

Tren de marfă

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, pentru a ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât timpul normal al călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident = CM_P * (minutele întârziate de trenurile de călători) + CM_F * (minutele întârziate de trenurile de marfă)

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele grave, după cum urmează:

— întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul măsurate la gara terminus;

— întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte căi afectate.

▼M5

6. **Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia**

6.1. „sistem de protecție a trenurilor („TPS”)” înseamnă un sistem care ajută să se aplice respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză;

6.2. „sisteme de la bord” înseamnă sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, ducând astfel la protejarea punctelor periculoase și la aplicarea unor limite de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează:

(a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului;

(b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;

(c) avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase, unde „supravegherea discretă a vitezei” înseamnă supravegherea vitezei la anumite locații (zone cu restricție de viteză) în apropierea unui semnal;

(d) avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale șinei, unde „supravegherea continuă a vitezei” înseamnă indicarea și aplicarea continue a vitezei maxime prescrise permise la toate secțiunile de șină.

Tipul (d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP — *Automatic Train Protection*);

6.3. „trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peroanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați;

6.4. „drum” înseamnă, pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale adiacente și pistele pentru biciclete;

6.5. „pasaj” înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a mașinilor;

6.6. „trecere la nivel pasivă” înseamnă o trecere la nivel fără vreun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță;

6.7. „trecere la nivel activă” înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de sosirea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

— Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

— bariere sau semibariere;

— porți.

▼M5

— Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

— semnale vizuale: lumini;

— semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

(a) manuală: o trecere la nivel unde protecția utilizatorului sau sistemul de avertizare sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;

(b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel unde avertizarea utilizatorului este activată la apropierea trenului;

(c) automată cu protecția utilizatorului: o trecere la nivel unde protecția utilizatorului este activată la apropierea trenului. Aceasta include o trecere la nivel cu un sistem care oferă atât protecția, cât și avertizarea utilizatorului;

(d) „protecție pe partea căii ferate” înseamnă un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului care îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă.

7. **Definițiile bazelor de etalonare**

7.1. „tren-km” înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanță parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante;

7.2. „călători-km” înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante;

7.3. „km de linie” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Pentru căile feroviare cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație;

7.4. „lungimea desfășurată” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir de cale al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.

▼B

ANEXA II

NOTIFICAREA NORMELOR INTERNE DE SIGURANȚĂ

Normele interne de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei în conformitate cu procedura descrisă în articolul 8 includ:

1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță interne existente;

2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare;

▼M2

_____

▼B

4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului;

5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare;

6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI;

7. norme privind anchetarea accidentelor și incidentelor.

▼B

ANEXA III

SISTEME DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI

1. *Cerințe ale sistemului de management al siguranței*

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții lor la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

2. *Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței*

Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

(a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;

(b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;

(c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite

— în STI

sau

— în norme interne de siguranță prevăzute în articolul 8 și anexa II

sau

— în alte norme relevante

sau

— în decizii ale autorităților

și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;

(d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor;

(e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și deci realizarea sarcinilor în bune condiții;

(f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;

(g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;

▼B

(h) proceduri pentru asigurarea raportării, anchetării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

(i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;

(j) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.

▼B

ANEXA IV

DECLARAȚII PENTRU PARTEA CERTIFICATULUI DE SIGURANȚĂ SPECIFICĂ REȚELEI

Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:

— documentație din partea întreprinderii feroviare privind STI sau părți de STI și, dacă sunt relevante, norme interne de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acesteia și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea;

— documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne și a certificării corecte ale acestora;

— documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne, precum și privind certificarea corectă a acestora.

Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă STI și celelalte cerințe din directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.

▼B

ANEXA V

CONȚINUTUL PRINCIPAL AL RAPORTULUI DE ANCHETĂ ASUPRA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

1. *Rezumat*

Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de anchetă. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora.

2. *Fapte imediate ale evenimentului*

1. Evenimentul:

— data, ora exactă și locul evenimentului;

— descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență;

— decizia de a lansa o anchetă, compoziția echipei de anchetatori și desfășurarea anchetei.

2. Circumstanțele evenimentului:

— personalul și contractanții implicați și alte părți și martori;

— trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare ale articolelor de material rulant implicate;

— descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare – tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului;

— mijloace de comunicare;

— lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului;

— declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente;

— declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente.

3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

— călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți;

— încărcătură, bagaje și alte bunuri;

— material rulant, infrastructură și mediu.

4. Circumstanțe externe:

— condiții meteorologice și referințe geografice.

3. *Înregistrarea anchetelor și investigațiilor*

1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):

▼B

— personal feroviar, inclusiv contractanți;

— alți martori.

2. Sistemul de management al siguranței:

— organizația cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele;

— cerințele de personal și modul de aplicare a acestora;

— rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora;

— interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură.

3. Norme și reglementări:

— norme și reglementări comunitare și interne relevante;

— alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.

4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice:

— sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor;

— infrastructură;

— echipamente de comunicații;

— material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.

5. Documentație privind sistemul de operare:

— măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare;

— schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări;

— măsuri luate pentru protecția și salvgardarea locului evenimentului.

6. Interfața om-mașină-organizație:

— timp de lucru aplicat personalului implicat;

— circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic;

— proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.

7. Evenimente anterioare cu caracter similar.

▼B

4. *Analiză și concluzii*

1. Descriere finală a lanțului de evenimente:

— stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la punctul 3.

2. Discuție:

— analiza faptelor stabilite la punctul 3 cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.

3. Concluzii:

— cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;

— cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;

— cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.

4. Observații suplimentare:

— deficiențe și lacune constatate în cursul anchetei, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.

5. *Măsuri care au fost luate*

— Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.

6. *Recomandări*