Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2004/49/EK**

(2004. gada 29. aprīlis)

par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem

(Dzelzceļu drošības direktīva)

(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs)	L 191	1	18.7.2008.
►**M2**	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/110/EK (2008. gada 16. decembris)	L 345	62	23.12.2008.
►**M3**	Komisijas Direktīva 2009/149/EK (2009. gada 27. novembris)	L 313	65	28.11.2009.
►**M4**	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris)	L 343	32	14.12.2012.
►**M5**	Komisijas Direktīva 2014/88/ES (2014. gada 9. jūlijs)	L 201	9	10.7.2014.

Labota ar:

►**C1** Kļūdu labojums, OV L 217, 18.8.2010., 14. lpp. (2009/149/EK)

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2004/49/EK

(2004. gada 29. aprīlis)

par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem

(Dzelzceļu drošības direktīva)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([2]),

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ([3]),

saskaņā ar Līguma ([4]) 251. pantā noteikto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2004. gada 23 martā apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Lai veicinātu dzelzceļa transporta pakalpojumu kopējā tirgus izveidošanos, kas paredzēta Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļu attīstību ([5]), ir jāizstrādā kopīgi reglamentējoši noteikumi ar dzelzceļu drošību saistītajos jautājumos. Līdz šim dalībvalstis izstrādājušas savus drošības noteikumus un standartus, galvenokārt nacionālajās dzelzceļa līnijās, pamatojoties uz tajās pieņemtajām tehniskajām un ekspluatācijas koncepcijām. Tajā pašā laikā principu, pieejas un kultūras atšķirību dēļ ir radušās grūtības pārvarēt tehniskās barjeras un veikt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus.

(2) Direktīva 91/440/EEK, Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ([6]) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras

([1]) OV C 126 E, 28.5.2002., 332. lpp.
([2]) OV C 61, 14.3.2003., 131. lpp.
([3]) OV C 66, 19.3.2003., 5. lpp.
([4]) Eiropas Parlamenta 2003. gada 14. janvāra Atzinums (OV C 38 E, 12.2.2004., 92. lpp.), Padomes 2003. gada 26. jūnija Kopējā nostāja (OV C 270 E, 11.11.2003., 25. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2003. gada 23. oktobra Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta 2004. gada 22. aprīļa Normatīvā rezolūcija un Padomes 2004. gada 26. aprīļa Lēmums.
([5]) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīva grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/12/EK (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.).
([6]) OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp. Direktīva grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/13/EK (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.).

▼B

izmantošanu un drošības sertifikāciju ([1]) ir pirmie soļi, kas vērsti uz Eiropas dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgus regulēšanu, tirgu atverot starptautiskajiem kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Tomēr ir izrādījies, ka drošības noteikumi ir nepietiekami, un saglabājas atšķirības attiecībā uz drošības prasībām, kam ir nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa transporta darbību Kopienā. Īpaši svarīgi ir saskaņot drošības noteikumu saturu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sertifikācijas jautājumus, drošības uzraudzības iestāžu uzdevumus un lomu, kā arī avāriju izmeklēšanas kārtību.

(3) Uz metro, tramvajiem un citiem vieglā dzelzceļa transporta veidiem daudzās dalībvalstīs attiecas vietējie vai reģionālie drošības noteikumi, tos uzrauga vietējās vai reģionālās valsts varas iestādes, un uz tiem neattiecas ne prasības par Kopienas savstarpējo izmantojamību, ne licencēšanu. Turklāt uz tramvajiem parasti attiecas ceļu satiksmes drošības noteikumi, un tāpēc uz tiem pilnībā nevar attiecināt dzelzceļa drošības noteikumus. Šo iemeslu dēļ un saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā, šādas vietējās dzelzceļa transporta sistēmas dalībvalstīm jāļauj izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas.

(4) Kopienas dzelzceļu sistēmas drošības līmenis ir visumā augsts, jo īpaši salīdzinājumā ar autotransportu. Ir svarīgi drošību saglabāt arī pašreiz notiekošajā restrukturizācijas posmā, kurā tiks nodalītas līdz šim integrēto dzelzceļa uzņēmumu funkcijas un dzelzceļu nozare turpinās virzību no pašregulēšanas uz valsts regulēšanu. Līdz ar zinātnes un tehnikas attīstību vēl vairāk jāpaaugstina drošība visos gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams un, ņemot vērā dzelzceļa transporta konkurētspēju.

(5) Visi dzelzceļu sistēmas operatori, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa uzņēmumi ir pilnīgi atbildīgi katrs par savu šīs sistēmas daļu. Īstenojot pasākumus riska samazināšanai, tiem jāsadarbojas vienmēr, kad tas ir lietderīgi. Dalībvalstīm precīzi jānošķir šī tiešā atbildība par drošību no drošības iestāžu uzdevuma paredzēt valsts reglamentējošo noteikumus un uzraudzīt operatoru darbību.

(6) Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība par dzelzceļu sistēmas ekspluatāciju neizslēdz citu sektorā darbojošos uzņēmumu, piemēram, ražotāju, remonta uzņēmumu, vagonu turētāju, pakalpojumu sniedzēju un valsts pasūtījuma piešķīrēja atbildību par saviem produktiem vai sniedzamajiem pakalpojumiem saskaņā ar Padomes 1996. gada 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas

([1]) OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīva grozīta ar Komisijas Lēmumu 2002/844/EK (OV L 289, 26.10.2002., 30. lpp.).

▼B

dzelzceļu sistēmas sasvstarpēju izmantojamību ([1]) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas sasvstarpēju izmantojamību ([2]), vai citiem Kopienas tiesību aktiem, kas uz to attiecas.

(7) Eiropas dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu drošības prasības noteiktas Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. Tomēr šajās direktīvās nav noteiktas vienotas prasības visas sistēmas līmenī, un tajās nav sīki noteikts drošības jautājumu regulējums, pārvaldība un pārraudzība. Kad savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktas minimālās drošības prasības apakšsistēmām, arvien lielāku nozīmi iegūst arī drošības mērķu izvirzīšana visas sistēmas līmenī.

(8) Lai garantētu pastāvīgu drošības uzturēšanu augstā līmenī, vienmēr un visur, kur iespējams to uzlabot, pakāpeniski jāievieš kopīgi drošības mērķi (*CST*) un kopīgas drošības metodes (*CSM*). Pēc tiem jābūt iespējām novērtēt drošības līmeni un operatoru darbību gan Kopienas līmenī, gan dalībvalstīs.

(9) Informācija par dzelzceļu sistēmas drošību ir nepilnīga un parasti nav publiski pieejama. Tāpēc ir nepieciešams noteikt kopīgus drošības indikatorus (*CSI*), lai noteiktu, ka sistēma atbilst kopīgajiem drošības mērķiem un atvieglotu dzelzceļu darbības uzraudzību drošības jomā. Taču pārejas perioda laikā var izmantot kopīgo drošības indikatoru nacionālās definīcijas, un tāpēc pienācīgi jāņem vērā apjoms, kādā izstrādātas kopīgo drošības indikatoru definīcijas laikā, kad izstrādāti pirmie kopīgie drošības indikatori.

(10) Valstu drošības noteikumi, kuru pamatā parasti ir to tehniskie standarti, pakāpeniski jānomaina ar noteikumiem, kuru pamatā ir savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās (*TSI*) noteiktie vienotie standarti. Iespējami jāsamazina tādu īpašu jaunu valsts noteikumu ieviešana, kuru pamatā nav šie vienotie standarti. Jaunajiem valstu noteikumiem jāatbilst Kopienas tiesību normām un jāveicina pāreja uz vienotu pieeju jautājumiem, kas saistīti ar dzelzceļu drošību. Tāpēc, pirms dalībvalsts pieņem savus drošības noteikumus, kuros paredzēts augstāks drošības līmenis par kopīgajos drošības mērķos noteikto, ir jākonsultējas ar visām ieinteresētajām pusēm. Šādos gadījumos jauno noteikumu projekts jāpārbauda Komisijai, kurai jāpieņem attiecīgs lēmums, ja noskaidrojas, ka noteikumu projekts neatbilst Kopienas tiesību aktu normām vai arī dzelzceļa transporta operācijās starp dalībvalstīm rada patvaļīgu diskrimināciju vai slēptus ierobežojumus.

(11) Pašreizējais stāvoklis, kad ir spēkā valstu drošības noteikumi, uzskatāms par pārejas periodu, kas beigsies ar Eiropas noteikumu ieviešanu.

([1]) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.
([2]) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.

▼B

(12) Kopīgiem drošības mērķiem (*CST*), kopīgām drošības metodēm (*CSM*) un kopīgiem drošības indikatoriem (*CSI*), kā arī virzības veicināšanai uz vienotu pieeju dzelzceļu drošības jautājumiem ir nepieciešama tehniskā palīdzība Kopienas līmenī. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 881/2004 ([1]) izveidotās Eiropas Dzelzceļu aģentūras uzdevums ir izstrādāt rekomendācijas par kopīgiem drošības mērķiem (*CST*), kopīgām drošības metodēm (*CSM*), kopīgiem drošības indikatoriem (*CSI*) un citiem saskaņošanas pasākumiem, kā arī uzraudzīt dzelzceļu drošības attīstību Kopienā.

(13) Veicot savus pienākumus un pildot savas saistības, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jāievieš drošības pārvaldības sistēma, kas atbilst Kopienas prasībām un kurā ietverti visiem kopīgi elementi. Informācija par drošību un drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu jāiesniedz drošības uzraudzības iestādei attiecīgajā dalībvalstī.

(14) Drošības pārvaldības sistēmā jāņem vērā, ka uz dzelzceļa transportā strādājošo veselības aizsardzību un darba drošību pilnībā attiecas Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EK par pasākumu ieviešanu, kas veicina strādājošo drošības un veselības aizsardzības uzlabošanu darbavietās ([2]), un tās attiecīgās atsevišķās direktīvas. Drošības pārvaldības sistēmā jāņem vērā arī Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīva 96/49/EK par dalībvalstu to tiesību aktu tuvināšanu, kas attiecas uz bīstamo kravu dzelzceļa pārvadājumiem ([3]).

(15) Lai garantētu dzelzceļu drošību augstā līmenī un vienādus apstākļus visiem dzelzceļa uzņēmumiem, tiem jāievēro vienādas drošības prasības. Drošības sertifikātam jāapliecina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot atbilstošus drošības standartus un noteikumus. Starptautisko pārvadājumu pakalpojumiem ir pietiekami apstiprināt drošības pārvaldības sistēmu vienā dalībvalstī un saņemt derīguma apstiprinājumu Kopienā. No otras puses, valstu noteikumu ievērošana papildus jāsertificē katrā dalībvalstī. Tāpēc galīgais mērķis ir izveidot vienotu drošības sertifikātu, kas derīgs visā Kopienā.

(16) Papildus drošības sertifikātā noteiktajām drošības prasībām licencētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jāievēro valstu prasības, kas ir saderīgas ar Kopienas tiesību normām un tiek īstenotas nediskriminējoši attiecībā uz veselības aizsardzības, drošības un sociālajiem nosacījumiem, tostarp tiesību normas par vadīšanas ilgumu, kā arī strādājošo un patērētāju tiesībām, kas paredzētas Direktīvas 95/18/EK 6. un 12. pantā.

([1]) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.
([2]) OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.
([3]) OV L 235, 17.9.1996., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2003/29/EK (OV L 90, 8.4.2003., 47. lpp.).

▼B

(17) Visu infrastruktūras pārvaldītāju galvenā atbildība ir par sava dzelzceļa tīkla konstrukcijas drošību, remontu un ekspluatāciju. Līdztekus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijai par drošības prasību ievērošanu infrastruktūras pārvaldītājiem jāsaņem drošības apstiprinājums no drošības uzraudzības iestādes attiecībā uz to drošības pārvaldības sistēmu un citiem noteikumiem.

(18) Dalībvalstīm jāpalīdz pretendentiem, kas vēlas iekļūt tirgū kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Jo īpaši tām jāsniedz informācija un bez kavēšanās jāpieņem lēmumi par drošības sertifikācijas pieteikumiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz starptautiskos pārvadājumu pakalpojumus, ir svarīgi, lai šīs procedūras dalībvalstīs būtu līdzīgas. Lai gan tuvākajā laikā drošības sertifikātā būs katrai valstij specifiskas daļas, taču jābūt iespējām saskaņot daļas, kas ir tiem kopīgas, un jārada priekšnoteikumi tā vienota parauga izveidošanai.

(19) Vilcienu apkalpju sertifikācija un atļauju saņemšana ritošā sastāva ekspluatācijai dažādu valstu dzelzceļa tīklos bieži vien rada nepārvaramas barjeras jaunpienācējiem tirgū. Dalībvalstīm jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesnieguši sertifikācijas pieteikumu, ir iespējas izmantot materiāli tehnisko bāzi vilcienu apkalpju apmācībai un sertifikācijai, kas nepieciešamas saskaņā ar valstu noteikumos paredzētajām prasībām. Atļauju saņemšanai ritošā sastāva ekspluatācijai jāizstrādā vienota procedūra.

(20) Vilcienu vadītāju un par drošības uzdevumiem atbildīgo vilciena apkalpes locekļu darba un atpūtas periodi būtiski ietekmē dzelzceļa sistēmas drošību. Uz šiem aspektiem attiecas Līguma 137. un 139. pants, un par jautājumiem, kas ar tiem saistīti, starp sociālajiem partneriem jau notiek sarunas saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK ([1]) izveidotajā Nozaru dialogu komitejā.

(21) Drošas dzelzceļu sistēmas izveidošanai Kopienā ir nepieciešami saskaņoti nosacījumi, pēc kuriem izsniedz attiecīgās licences vilcienu vadītājiem un apkalpes locekļiem, kuru pienākumos ietilpst ar kustības drošību saistīti uzdevumi, un par kuriem Komisija ir paziņojusi par nodomu tuvākajā laikā ierosināt pieņemt papildus tiesību aktus. Kvalifikācija apkalpes locekļiem, kuru pienākumos ietilpst ar drošībai vajadzīgo uzdevumu veikšana, jau ir noteikta ar Direktīvām 96/48/EK un 2001/16/EK.

(22) Pamatojoties uz jaunajiem, vienotajiem dzelzceļa drošību reglamentējošiem noteikumiem, visās dalībvalstīs dzelzceļu drošības reglamentēšanai un uzraudzībai jāizveido attiecīgas iestādes. Lai veicinātu šo iestāžu sadarbību Kopienas līmenī, tām jāuztic vienādi minimālie uzdevumi un pienākumi. Valstu drošības iestādēm jāpiešķir ļoti liela neatkarība. Tām jāveic savi uzdevumi

([1]) Komisijas 1998. gada 20. maija Lēmums 98/500/EK par Nozaru dialogu komiteju izveidošanu sociālo partneru dialoga veicināšanai Eiropas līmenī (OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.).

▼B

atklāti un nediskriminējošā veidā, lai palīdzētu izveidot vienotu Kopienas dzelzceļu sistēmu un sadarbotos, lai koordinētu to lēmumu pieņemšanas kritērijus, jo īpaši attiecībā uz to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju, kas sniedz starptautiskos pārvadājumu pakalpojumus.

(23) Smagi nelaimes gadījumi uz dzelzceļiem notiek reti. Tomēr tiem var būt postošas sekas, un radīt sabiedrībā bažas par dzelzceļu sistēmas drošību. Lai novērstu to atkārtošanos, visi šādi nelaimes gadījumi ir jāizmeklē no drošības viedokļa un izmeklēšanas rezultāti jādara zināmi sabiedrībai. Citi negadījumi un starpgadījumi var būt nopietni smagu nelaimes gadījumu priekšvēstneši, kas arī visos gadījumos, kad tas vajadzīgs, jāizmeklē no drošības viedokļa.

(24) Starpgadījumu drošības izmeklēšana jāveic atsevišķi no to juridiskās izmeklēšanas, un jādod pieeja pierādījumiem un lieciniekiem. Tā jāveic organizācijai, kas darbojas pastāvīgi un ir neatkarīga no dzelzceļu sektorā iesaistītajiem dalībniekiem. Šai organizācijai jādarbojas tā, lai tiktu novērsti iespējamie interešu konflikti un iesaistīšanās notikumos, kas tiek izmeklēti; jo īpaši tās darbības neatkarība nedrīkst tikt ierobežota gadījumos, kad organizatoriski vai juridiskajā struktūrā tā ir cieši saistīta ar valsts drošības iestādi vai dzelzceļa regulatoru. Izmeklēšana tai jāveic, ievērojot iespējami lielāku atklātumu. Katram izmeklējamajam gadījumam izmeklēšanas iestādei jāizveido attiecīga izmeklēšanas grupa ar atbilstošu kompetenci, kas vajadzīga tiešo un netiešo cēloņu atklāšanai.

(25) Izmeklēšanas pārskatos, atzinumos un ieteikumos ir būtiska informācija, kas vajadzīga dzelzceļu drošības turpmākai paaugstināšanai, un tā jādara sabiedrībai pieejama Kopienas līmenī. Ieteikumi par drošību jāizpilda adresātiem, kam par veiktajiem pasākumiem jāsniedz pārskats izmeklēšanas organizācijai.

(26) Paredzētās rīcības mērķi, konkrēti, pasākumu koordinācija dalībvalstīs, lai regulētu un uzraudzītu drošību, izmeklētu nelaimes gadījumus un Kopienas līmenī noteiktu kopīgus drošības mērķus, kopīgas drošības metodes, kopīgus drošības indikatorus un drošības sertifikātu vienotas prasības, dalībvalstis nevar sasniegt atsevišķi, un tāpēc rīcības mēroga dēļ ir labāk sasniedzami Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā izklāstīto proporcionalitātes principu šī direktīva neparedz neko vairāk par to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.

▼B

(27) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildpilnvaru īstenošanas procedūru ([1]).

(28) Šī direktīva ir vērsta uz Kopienas tiesību aktu pārkārtošanu un apkopošanu ar dzelzceļu drošību saistītajos jautājumos. Tāpēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas noteikumi, kas līdz šim bija norādīti Direktīvā 2001/14/EK, līdz ar visām norādēm uz drošības sertifikāciju ir jāatceļ. Direktīvā 95/18/EK ir prasības par ekspluatācijas personāla drošības kvalifikāciju un par ritošā sastāva drošību, kas tagad iekļautas šīs direktīvas prasībās par drošības sertifikāciju, un tāpēc vairs nevar būt licencēšanas prasību daļa. Lai saņemtu atļauju piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai, licencētiem dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumiem ir jāiegūst drošības sertifikāts.

(29) Dalībvalstīm jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs direktīvas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, lai tās tiktu īstenotas. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

IEVADA NOTEIKUMI

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir nodrošināt drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu uz Kopienas dzelzceļiem un atvieglot pieeju dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgum:

a) saskaņojot reglamentējošo struktūru dalībvalstīs;

b) nosakot tā dalībnieku kompetenci;

c) izstrādājot kopīgus drošības mērķus un kopīgas drošības metodes, lai labāk saskaņotu valstu noteikumus;

d) nosakot drošības iestādes, kā arī nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas organizācijas izveidošanu visās dalībvalstīs;

e) nosakot vienotus dzelzceļu drošības pārvaldības, regulējuma un pārraudzības principus.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

▼B

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz dalībvalstu dzelzceļu sistēmu, ko var sadalīt strukturālās un ekspluatācijas apakšsistēmās. Tajā noteiktas prasības sistēmas drošībai kopumā, tostarp infrastruktūras pārvaldības un kustības vadības drošībai, un prasības par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju sadarbību.

2. Dalībvalstis pasākumos, ko tās pieņem šīs direktīvas ieviešanai, var neiekļaut:

a) metro, tramvajus un citas vieglā dzelzceļa transporta sistēmas;

b) tīklus, kas ir funkcionāli nodalīti no pārējās dzelzceļu sistēmas un paredzēti tikai vietējai, pilsētas vai piepilsētas pasažieru satiksmei, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas darbojas tikai šādos tīklos;

c) privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru, kas pastāv vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai veiktu viņa paša kravu pārvadājumus;

▼M2

d) vēsturiskie transportlīdzekļi, kas pārvietojas valsts tīklos, ar noteikumu, ka tie atbilst valsts drošības noteikumiem, kuru nolūks ir nodrošināt šādu transportlīdzekļu satiksmes drošību;

e) vēsturiskie, muzeju un tūristu dzelzceļi, kas darbojas autonomā tīklā, ietverot tehniskās apkopes darbnīcas, transportlīdzekļus un personālu.

▼B

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā izmanto šādas definīcijas:

a) "dzelzceļa sistēma" ir strukturālo un ekspluatācijas apakšsistēmu kopums, kā noteikts Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK, kā arī sistēmas pārvaldība un ekspluatācija kopumā;

b) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir organizācija vai uzņēmums, kas konkrēti atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidošanu un uzturēšanu, kā noteikts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, un var ietvert arī infrastruktūras vadības un drošības sistēmu pārvaldību. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām organizācijām vai uzņēmumiem;

c) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā noteikts Direktīvā 2001/14/EK, vai cits valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šim uzņēmumam ir jānodrošina vilce; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

▼B

d) “savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija (*TSI*)” ir specifikācijas, kas noteiktas katrai apakšsistēmai vai apakšsistēmas daļai, lai tiktu ievērotas būtiskās prasības un nodrošināta Eiropas ātrgaitas un parasto dzelzceļa tīklu savstarpējā izmantojamība kā noteikts Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK;

e) “kopīgie drošības mērķi (*CSM*)” nozīmē drošības līmeņus, kas vismaz jāsasniedz dažādām dzelzceļu sistēmas daļām (piemēram, parasto dzelzceļu sistēmai, ātrgaitas dzelzceļu sistēmai, gariem dzelzceļa tuneļiem vai dzelzceļa līnijām, ko izmanto tikai kravu transportam) un sistēmai kopumā, un ko nosaka ar pieņemama riska kritērijiem;

f) “kopīgas drošības metodes (*CSM*)” ir metodes, kas jāizstrādā, lai aprakstītu, kā novērtējami drošības līmeņi, drošības mērķu sasniegšana un citu drošības prasību ievērošana;

g) “drošības iestāde” ir valsts iestāde, kurai uzticētie uzdevumi ir saistīti ar dzelzceļu drošību saskaņā ar šo direktīvu, vai divu valstu izveidota iestāde, kurai attiecīgās dalībvalstis šos uzdevumus uzticējušas, lai nodrošinātu specializēto pārrobežu infrastruktūru vienotu drošības režīmu;

h) “valstu drošības noteikumi” ir visi noteikumi par dzelzceļa drošības prasībām, kas pieņemti dalībvalsts līmenī un kas attiecas uz vairākiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem neatkarīgi no iestādes, kas tos izdevusi;

i) “drošības pārvaldības sistēma” ir struktūra un pasākumi, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa uzņēmums noteicis, lai garantētu savas darbības drošību;

j) “atbildīgais izmeklētājs” ir persona, kas atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli;

k) “nelaimes gadījums” ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums vai īpaša šādu notikumu virkne ar kaitīgām sekām; nelaimes gadījumus iedala šādi: sadursmes, noiešana no sliedēm, avārijas uz pārbrauktuvēm, nelaimes gadījumi ar cilvēkiem, ko izraisa kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēki, u.c.;

l) “smaga avārija” ir vilcienu sadursme vai noiešana no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks vai rada nopietnus miesas bojājumus vismaz pieciem cilvēkiem, vai nodara lielu kaitējumu ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi, kā arī citas līdzīgas avārijas, kurām ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; “lieli zaudējumi” ir zaudējumi, kurus izmeklēšanas iestāde uzreiz novērtē kopumā vismaz par EUR 2 milj.;

m) “starpgadījums” ir jebkāds notikums, izņemot nelaimes gadījumu vai smagu avāriju, kas saistīts ar vilcienu kustību un kam ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību;

▼B

n) “izmeklēšana” ir process, ko veic nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršanai, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana, ieskaitot cēloņu noteikšanu un vajadzības gadījumos arī drošības ieteikumu izstrādāšana;

o) “cēloņi” ir rīcība, trūkumi, notikumi un apstākļi vai to kombinācija, kas izraisījusi nelaimes gadījumu vai starpgadījumu;

p) “Aģentūra” ir Eiropas Dzelzceļa aģentūra, Kopienas iestāde, kas nodarbojas ar dzelzceļu drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumiem;

q) “pilnvarotas iestādes” ir iestādes, kas atbildīgas par atbilstības novērtēšanu vai savstarpējās izmantojamības komponentu lietošanas piemērotības novērtēšanu, vai par EK procedūras novērtēšanu apakšsistēmu verificēšanai, kā noteikts Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK;

r) “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir atsevišķi komponenti vai komponentu grupas, agregāta daļas vai iekārtu agregāti, kas iekļauti apakšsistēmās vai paredzēti iekļaušanai apakšsistēmās, un no kuriem tieši vai netieši ir atkarīga ātrgaitas dzelzceļu vai parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējā izmantojamība, kā noteikts Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK. Ar jēdzienu “komponents” apzīmē gan materiālas lietas, gan arī nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;

▼M2

s) “turētājs” ir persona vai struktūra, kas ir ritekļa īpašniece vai kam ir tiesības to izmantot, kas izmanto ritekli kā transportlīdzekli un ir reģistrēts Valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas paredzēts 33. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par Kopienas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (pārstrādāta) ([1]), (turpmāk “Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīva”);

t) “par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra” ir struktūra, kas ir atbildīga par ritekļa tehnisko apkopi un ir reģistrēta VRR;

u) “riteklis” ir dzelzceļa riteklis, kas pa dzelzceļa līnijām pārvietojas uz saviem riteņiem – ar vilci vai bez vilces. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām vai šādu apakšsistēmu daļām.

▼B

II NODAĻA

DROŠĪBAS PILNVEIDOŠANA UN PĀRVALDĪBA

4. pants

Dzelzceļa drošības pilnveidošana un paaugstināšana

1. Dalībvalstis nodrošina, ka kopumā tiek uzturēta dzelzceļu drošība, un gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams, to pastāvīgi paaugstina,

([1]) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

▼B

piešķirot prioritāti smagu avāriju novēršanai un ņemot vērā Kopienas tiesību normu pilnveidošanu, zinātnes un tehnikas attīstību.

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek pieņemti drošības noteikumi, kas tiek ieviesti un piemēroti atklāti un nediskriminējošā veidā, veicinot vienotas Eiropas dzelzceļu transporta sistēmas izveidi.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka pasākumos, kas vērsti uz dzelzceļa drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu, tiek ievērota sistēmiska pieeja.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka par dzelzceļu ekspluatācijas drošību un ar to saistītās bīstamības samazināšanu ir atbildīgi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, tiem uzdodot ieviest bīstamības samazināšanai nepieciešamos pasākumus, vajadzības gadījumos tiem savstarpēji sadarbojoties, lai ieviestu valsts drošības noteikumus un standartus, un saskaņā ar šo direktīvu ieviestu drošības pārvaldības sistēmas.

Neskarot civiltiesisko atbildību saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktos noteiktajām prasībām, visi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir atbildīgi par sistēmas savu daļu un tās ekspluatācijas drošību, tostarp arī par materiālu un pakalpojumu sagādi, tiešajiem lietotājiem, klientiem, iesaistītajiem darbiniekiem un trešām pusēm.

4. Neskarot ražotāju, remontuzņēmumu, ►M2 turētājs ◄, pakalpojumu sniedzēju un iepirkuma piešķīrēja atbildību par piegādāto ritošo sastāvu, iekārtām, piederumiem un ierīcēm, tiem jāatbilst noteiktajām prasībām un noteiktajiem lietošanas nosacījumiem tā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji tos varētu droši izmantot.

5. pants

Kopīgie drošības indikatori

1. Lai atvieglotu kopīgo drošības mērķu (*CST*) sasniegšanas novērtēšanu un paredzētu dzelzceļa drošības uzraudzību un vispārīgu pilnveidošanos, dalībvalstis vāc informāciju par kopīgajiem drošības indikatoriem, izmantojot drošības iestāžu 18. pantā minētos gada pārskatus.

Pirmais pārskata gads par kopīgajiem drošības indikatoriem ir 2006. gads; tie jānorāda nākamā gada pārskatā.

Kopīgie drošības indikatori jāizstrādā, kā noteikts I pielikumā.

▼M2

2. Līdz 2009. gada 30. aprīlim I pielikumu pārskata, jo īpaši lai iekļautu vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaimes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

6. pants

Kopīgas drošības metodes

▼M2

1. Līdz 2008. gada 30. aprīlim Komisija pieņem pirmo kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst vismaz 3. punkta a) apakšpunktā minētās metodes. Tās publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Komisija līdz 2010. gada 30. aprīlim pieņem otro kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst pārējās 3. punktā minētās metodes. Tās publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

2. Kopīgo drošības metožu projektus un pārskatīto kopīgo drošības metožu projektus izstrādā Aģentūra pēc mandātiem, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.

Sastādot kopīgo drošības metožu projektus, jāizskata dalībvalstu esošās metodes.

3. Kopīgās drošības metodes apraksta, kā novērtēt drošības līmeni un drošības mērķu sasniegšanu, kā arī citu drošības prasību ievērošanu, izstrādājot un nosakot:

a) riska noteikšanas un novērtēšanas metodes;

b) metodes, pēc kurām novērtēt saskaņā ar 10. un 11. pantu izdotajos drošības sertifikātos un drošības atļaujās noteikto prasību ievērošanu,

un

▼M2

c) metodes, ciktāl uz tām neattiecas SITS, pēc kurām pārbaudīt, ka dzelzceļa sistēma darbojas un tiek uzturēta, ievērojot attiecīgās būtiskās prasības.

4. Kopīgās drošības metodes regulāri pārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi, kā arī vispārējo dzelzceļa drošības pilnveidošanos un 4. panta 1. punktā noteiktos pienākumus dalībvalstīm. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

5. Dalībvalstis izdara vajadzīgos savu drošības noteikumu grozījumus, ņemot vērā pieņemtās kopīgās drošības metodes un to pārskatīšanu.

7. pants

Kopīgie drošības mērķi

1. Kopīgos drošības mērķus izstrādā, pieņem un pārskata, ievērojot šajā pantā noteiktās procedūras.

2. Kopīgo drošības mērķu projektus un pārskatīto kopīgo drošības mērķu projektus izstrādā Aģentūra pēc mandātiem, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.

▼B

3. ►M2 Pirmo kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pamatā ir dalībvalstu esošie mērķi un drošības raksturlielumi, un tie nodrošina, ka nevienas dalībvalsts dzelzceļu sistēmā esošie raksturlielumi netiek samazināti. Komisija tos pieņem līdz 2009. gada 30. aprīlim, un tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Otru kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pieņem, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta no pirmā kopīgo drošības mērķu kopuma un to īstenošanas. Tie raksturo prioritāšu jomas, kurās drošība vēl jāpaaugstina. Komisija tos pieņem līdz 2011. gada 30. aprīlim un tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru. ◄

Visiem priekšlikumiem kopīgo drošības mērķu projektiem un pārskatītajiem kopīgo drošības mērķu projektiem jāietver pienākumi, kas dalībvalstīm noteikti 4. panta 1. punktā. Šiem priekšlikumiem jāpievieno paredzamo izdevumu un ieguvumu aprēķini, norādot to iespējamo ietekmi uz visiem iesaistītajiem operatoriem un ekonomikas vienībām, un to ietekmi uz sabiedrībai pieņemamo risku. Tajos jābūt pakāpeniskas īstenošanas laika grafikam gadījumos, kad tas vajadzīgs, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamo investīciju veidu un apjomu. Tajos jābūt analīzei par iespējamo ietekmi uz apakšsistēmu savstarpējās savietojamības tehniskajām specifikācijām, un attiecīgā gadījumā jādod priekšlikumi šo specifikāciju grozījumiem.

4. Kopīgajos drošības mērķos nosaka minimālos drošības līmeņus, kas katrā dalībvalstī jāsasniedz dzelzceļu sistēmas atsevišķajām daļām un sistēmai kopumā, ko izsaka ar šādiem pieņemamās bīstamības kritērijiem:

a) individuālais risks pasažieriem, personālam, ieskaitot arī līgumus noslēgušo uzņēmumu personālu, pārbrauktuvju izmantotājiem un citiem, un, neskarot esošos valstu un starptautiskos tiesību aktus, nepiederošo personu individuālais risks dzelzceļa ēkās un teritorijās;

b) sabiedrības riska faktori.

▼M2

5. Kopīgos drošības mērķus regulāri pārskata, ņemot vērā dzelzceļu drošības vispārējo pilnveidošanos. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

6. Dalībvalstis izdara visus vajadzīgos savu drošības noteikumu grozījumus, lai sasniegtu kopīgajos drošības mērķos un pārskatītajos kopīgajos drošības mērķos noteikto minimālo līmeni, ievērojot tiem pievienotos ieviešanas laika grafikus. Šos noteikumus tās paziņo Komisijai saskaņā ar 8. panta 3. punktu.

▼B

8. pants

Valstu drošības noteikumi

1. Īstenojot šo direktīvu, dalībvalstis pieņem savus drošības noteikumus, kas ir saistoši, un nodrošina to publicēšanu un pieejamību visiem infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, drošības sertifikāta un drošības atļaujas pieprasītājiem visām ieinteresētajām pusēm skaidri saprotamā valodā.

2. Līdz 2005. gada 30. aprīlim dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem spēkā esošajiem drošības noteikumiem, kā noteikts II pielikumā, norādot to piemērošanas jomu.

Paziņojumā jāsniedz sīkāka informācija par noteikumu galveno saturu ar norādēm uz juridiskajiem dokumentiem, tiesību aktu veidu un kura iestāde vai organizācija ir atbildīga par to publicēšanu.

3. Ne vēlāk kā četru gadu laikā pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās Aģentūra izvērtē veidu, kādā valstu drošības noteikumi tiek publicēti un ir pieejami saskaņā ar 1. punktu. Tā sniedz arī atbilstošus ieteikumus Komisijai par šo noteikumu publicēšanu, lai attiecīgā informācija būtu vieglāk pieejama.

4. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par paziņoto drošības noteikumu grozījumiem un par visiem šādiem jauniem noteikumiem, kas varētu tikt pieņemti, ja vien šie noteikumi nav pilnībā saistīti ar savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju īstenošanu.

5. Lai īpašus jaunus valstu noteikumus pieņemtu pēc iespējas mazāk un tādējādi novērstu jaunu šķēršļu rašanos, un lai drošības noteikumus pakāpeniski saskaņotu, Komisija seko jaunu noteikumu pieņemšanai dalībvalstīs.

6. Ja pēc kopīgo drošības mērķu pieņemšanas kāda dalībvalsts paredz pieņemt kādu jaunu drošības noteikumu, kurā paredzētais drošības līmenis ir augstāks par kopīgajos drošības mērķos noteikto, vai arī, ja dalībvalsts gatavojas pieņemt kādu jaunu drošības noteikumu, kam var būt nevēlama ietekme uz citu dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību tās teritorijā, šī dalībvalsts par to savlaicīgi apspriežas ar visām ieinteresētajām pusēm, un piemēro 7. punktā noteikto procedūru.

7. Dalībvalsts iesniedz Komisijai izskatīšanai drošības noteikuma projektu, pamatojot tā ieviešanas nepieciešamību.

Ja Komisija konstatē, ka drošības noteikuma projekts neatbilst kopīgajiem drošības mērķiem vai vismaz to sasniegšanai, vai arī, ja tas ir līdzeklis tīšai diskriminācijai vai slēptu ierobežojumu noteikšanai pārvadājumiem starp dalībvalstīm, saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem attiecīgajai dalībvalstij adresētu lēmumu.

Ja Komisija nopietni apšauba drošības noteikuma projekta atbilstību kopīgajiem drošības mērķiem vai vismaz to sasniegšanai, vai arī, ja uzskata, ka tas ir līdzeklis tīšai diskriminācijai vai slēptu ierobežojumu noteikšanai dzelzceļa pārvadājumiem starp dalībvalstīm, Komisija par to nekavējoties informē attiecīgo dalībvalsti, kura saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru uz sešiem mēnešiem līdz lēmuma pieņemšanai aptur noteikuma pieņemšanu, spēkā stāšanos vai īstenošanu.

▼B

9. pants

Drošības pārvaldības sistēma

1. Infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izveido savas drošības pārvaldības sistēmas, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa sistēma var sasniegt vismaz kopīgos drošības mērķus, atbilst valsts drošības noteikumiem, kas aprakstīti 8. pantā un II pielikumā, savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktajām drošības prasībām un ir piemērotas attiecīgās kopīgo drošības mērķu daļas.

2. Drošības pārvaldības sistēma atbilst III pielikumā noteiktajām prasībām un satur tajā norādītos elementus, kuru veids, apjoms un citi nosacījumi ir pielāgoti konkrētajam darbības veidam. Tai jānodrošina visu ar infrastruktūras pārvaldnieka vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbību saistīto riska faktoru kontrole, tostarp arī pakalpojumu un materiālu sagāde un līgumslēdzēju uzņēmumu izmantošana. Neskarot esošos valstu un starptautiskos tiesību aktus, gadījumos, kad tas ir vajadzīgs un iespējams, drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā arī bīstamību, ko rada citu personu darbība.

3. Infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmās ņem vērā dažādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības ietekmi uz tīklu un paredz noteikumus, kas ļauj darboties visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un valstu drošības noteikumiem, kā arī to drošības sertifikātā noteiktajiem nosacījumiem. Bez tam tai jābūt izveidotai ar mērķi koordinēt infrastruktūras pārvaldītāja operatīvo rīcību ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto tā infrastruktūru.

4. Visiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem katru gadu līdz 30. jūnijam drošības iestādei jāiesniedz gada drošības pārskats par iepriekšējo kalendāra gadu. Drošības pārskatā ir:

a) informācija, kā īstenoti organizācijas izvirzītie mērķi ar drošību saistītajos jautājumos un drošības pasākumu plānu izpildes rezultāti;

b) valstu drošības indikatoru un I pielikumā noteikto kopīgo drošības indikatoru pilnveidošana, ciktāl tie attiecas uz konkrēto organizāciju;

c) iekšējās drošības revīzijas rezultāti;

d) apsvērumi par dzelzceļa darbības un infrastruktūras pārvaldītāja darbības traucējumiem un trūkumiem, kas varētu attiekties uz drošības iestādi.

III NODAĻA

DROŠĪBAS SERTIFIKĀCIJA UN ATĻAUJU PIEŠĶIRŠANA

10. pants

Drošības sertifikāti

1. Lai saņemtu piekļuves tiesības dzelzceļa infrastruktūrai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāsaņem drošības sertifikāts, kā noteikts šajā nodaļā. Drošības sertifikāts var attiekties uz visu dalībvalsts dzelzceļu tīklu vai arī tikai tā noteiktu daļu.

▼M2

Drošības sertifikāts paredzēts, lai apliecinātu to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot SITS un citos atbilstīgos Kopienas tiesību aktos un valstu drošības noteikumos paredzētās prasības, lai kontrolētu riska faktorus un droši tīklā sniegtu pārvadājumu pakalpojumus.

▼B

2. Drošības sertifikātā ietilpst:

a) apstiprinājums, kas apliecina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, kā aprakstīts 9. pantā un III pielikumā;

un

▼M2

b) sertifikāts, kas apliecina, ka ir pieņemami noteikumi, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieņēmis īpašu prasību ievērošanai un kas vajadzīgi attiecīgā tīkla drošai ekspluatācijai. Šajās prasībās var ietvert SITS un valsts drošības noteikumu piemērošanu, tostarp tīkla darbības noteikumus, personāla sertifikātu atzīšanu un dzelzceļa uzņēmumu izmantojamo ritekļu ekspluatācijas atļauju. Sertificēšanas pamatā ir dokumentācija, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz saskaņā ar IV pielikumu.

▼B

3. Ja dzelzceļa uzņēmums savu darbību sāk no jauna, dalībvalsts drošības iestāde izdod sertifikātu saskaņā ar 2. punktu.

Sertifikātā, ko izdod saskaņā ar 2. punktu, jānorāda dzelzceļa pārvadājumu veids un apjoms, uz ko tas attiecas. Sertifikātam, kas izdots saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu, attiecībā uz līdzvērtīgiem dzelzceļa pārvadājumiem jābūt derīgam visā Kopienā.

4. Drošības iestāde dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno sniegt papildus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, izsniedz šīs valsts papildus sertifikātu, kas vajadzīgs saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu.

5. Drošības sertifikāts jāatjauno pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieteikuma ne retāk kā reizi piecos gados. Ja būtiski mainījies darbības veids vai apjoms, sertifikāts pilnībā vai daļēji tiek atjaunināts.

Drošības sertifikāta turētājam nekavējoties jāinformē kompetentā drošības iestāde par visām būtiskajām izmaiņām drošības sertifikāta attiecīgajā daļā. Bez tam kompetentajai drošības iestādei jāpaziņo par jaunu personāla kategoriju pieņemšanu darbā un jaunu veidu ritošā sastāva nodošanu ekspluatācijā.

Drošības iestāde var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulatīvā pamatā jāpārskata attiecīgā drošības sertifikāta daļa.

Ja drošības iestāde konstatē, ka drošības sertifikāta turētājs vairāk neatbilst nosacījumiem, pēc kuriem tā sertifikātu izdevusi, tā atsauc sertifikāta a) un/vai b) daļu, savu lēmumu pamatojot. Drošības iestādei, kas atsaukusi valsts papildus sertifikātu, kas izsniegts saskaņā ar 4. punktu, par savu lēmumu nekavējoties informē drošības iestādi, kura sertifikātu izdevusi saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu.

▼B

Tāpat drošības iestādei jāatsauc drošības sertifikāts arī tad, ja izrādās, ka gadu pēc izdošanas drošības sertifikāta turētājs to nav izmantojis paredzētajā veidā.

6. Drošības iestāde mēneša laikā informē Aģentūru par 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem drošības sertifikātiem, ko tā izsniegusi, atjaunojusi, grozījusi vai atsaukusi. Tā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma nosaukumu, adresi, sertifikāta izdošanas datumu, tā darbības jomu un derīguma termiņu, un atsaukšanas gadījumā arī sava lēmuma pamatojumu.

7. Līdz 2009. gada 30. aprīlim Aģentūra novērtē drošības sertifikāciju un par to Komisijai iesniedz pārskatu un rekomendācijas par pārejas stratēģiju uz vienotu Kopienas drošības sertifikātu. Komisija pēc ieteikumu saņemšanas pieņem atbilstošu lēmumu.

11. pants

Infrastruktūras pārvaldītāju drošības atļaujas

1. Lai infrastruktūras pārvaldītājs drīkstētu pārvaldīt un ekspluatēt dzelzceļa infrastruktūru, tam ir jāsaņem drošības atļauja no tās dalībvalsts drošības iestādes, kurā tas ir reģistrēts.

Drošības atļaujā ietilpst:

a) atļauja, kas apliecina infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, kā aprakstīts 9. pantā un III pielikumā,

un

b) atļauja, kas apstiprina infrastruktūras pārvaldītāja noteikumus, kas vajadzīgi īpašu prasību ievērošanai attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras drošu plānojumu, uzturēšanu un ekspluatāciju, tostarp attiecīgos gadījumos arī kustības vadības un signalizācijas sistēmas uzturēšanu un ekspluatāciju.

2. Drošības atļauja jāatjauno pēc infrastruktūras pārvaldītāja pieteikuma ne retāk kā reizi piecos gados. Tā pilnībā vai daļēji jāgroza gadījumos, kad tiek izdarītas būtiskas infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes sistēmas, vai to ekspluatācijas un uzturēšanas principu izmaiņas. Drošības atļaujas turētājs par visām šādām izmaiņām nekavējoties informē drošības iestādi.

Drošības iestāde var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulatīvā pamatā drošības atļauja ir jāpārskata.

Ja drošības iestāde konstatē, ka atļauju saņēmušais infrastruktūras pārvaldītājs vairāk neatbilst drošības atļaujas nosacījumiem, tā atļauju atsauc, savu lēmumu pamatojot.

3. Drošības iestāde mēneša laikā informē Aģentūru par drošības atļaujām, ko tā izsniegusi, atjaunojusi, grozījusi vai atsaukusi. Tā norāda infrastruktūras pārvaldītāja nosaukumu, adresi, drošības atļaujas izdošanas datumu, tās darbības jomu un derīguma termiņu, un atsaukšanas gadījumā arī sava lēmuma pamatojumu.

▼B

12. pants

Ar drošības sertifikācijas un drošības atļauju pieteikumiem saistītās prasības

1. Drošības iestādei nekavējoties jāpieņem lēmums par drošības sertifikācijas vai drošības atļaujas saņemšanas pieteikumu un jebkurā gadījumā ne vēlāk par četriem mēnešiem pēc tam, kad ir iesniegta visa vajadzīgā informācija un drošības iestādes pieprasītā papildus informācija. Ja pieteikuma iesniedzējam jādod papildus ziņas, tad šāda informācija ir jāiesniedz nekavējoties.

2. Lai veicinātu jaunu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu veidošanos un pieteikumu iesniegšanu no citu dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, drošības iestādei jāsniedz sīki norādījumi par drošības sertifikāta saņemšanas kārtību. Tajos jāuzskaita visas prasības, kas noteiktas saskaņā ar 10. panta 2. punktu, un pieteikuma iesniedzējam jānodrošina visu attiecīgo dokumentu pieejamība.

Īpaši norādījumi jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesniedz pieteikumu drošības sertifikāta saņemšanai noteiktā ierobežotā infrastruktūras daļā, speciāli norādot noteikumus, kas ir spēkā tās konkrētajai daļai.

3. Pieteikuma iesniedzējiem bez maksas jābūt pieejamam dokumentam par pamatnostādnēm, kurā izskaidrotas prasības drošības sertifikāta saņemšanai un uzskaitīti iesniedzamie dokumenti. Pieteikumi drošības sertifikāta saņemšanai jāiesniedz drošības iestādes noteiktajā valodā.

13. pants

Apmācību pieejamība

1. Dalībvalstīm jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesnieguši pieteikumu drošības sertifikāta saņemšanai, ir taisnīga un nediskriminējoša pieeja vilcienu vadītāju un vilcienu apkalpes personāla apmācībai, ja šādas apmācības ir vajadzīgas prasību ievērošanai, lai iegūtu drošības sertifikātu.

Piedāvātajos pakalpojumos jāietilpst apmācībām par maršrutu, ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām, signalizācijas un vadības sistēmu un operatīvu rīcību, ko izmanto izmantojamajos maršrutos.

Dalībvalstīm jānodrošina arī, lai infrastruktūras pārvaldītājiem un to personālam, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus, būtu taisnīga un nediskriminējoša pieeja apmācībām.

Ja apmācību pakalpojumos neietilpst eksāmeni un sertifikātu izsniegšana, dalībvalstīm jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir piekļuves iespējas šādai sertifikācijai, ja tā ir drošības sertifikāta prasība.

Drošības iestāde nodrošina, ka apmācību pakalpojumu sniegšana un attiecīgos gadījumos sertifikācija atbilst drošības prasībām, kas noteiktas savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai 8. pantā un II pielikumā aprakstītajos valsts drošības noteikumos.

▼B

2. Ja apmācības ir pieejamas, tikai izmantojot viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tās ir pieejamas par pamatotu un nediskriminējošu maksu, kas saistīta ar attiecīgajām izmaksām un kurā var būt iekļauta arī peļņa.

3. Pieņemot darbā jaunus vilcienu vadītājus, vilcienu apkalpes personālu un personālu, kas veic svarīgus drošības uzdevumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jābūt iespējām ņemt vērā apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kas iegūta citos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Šim nolūkam šādiem personāla locekļiem jābūt tiesībām piekļūt un saņemt kopijas no visiem dokumentiem, kas apliecina to apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kā arī šos dokumentos darīt zināmus.

4. Katrā šādā gadījumā visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par to darbinieku apmācību un kvalifikācijas līmeni, kas veic ar drošību saistītu darbu, kā noteikts 9. pantā un III pielikumā.

▼M1

—————

▼M2

14. a pants

Ritekļu tehniskā apkope

1. Pirms katra transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā vai izmantošanas tīklā tam nosaka par tā tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un šo struktūru saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 33. pantu reģistrē VRR.

2. Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra var būt dzelzceļa uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai apsaimniekotājs.

3. Neskarot 4. pantā minēto dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par vilciena drošu ekspluatāciju, par attiecīgajiem transportlīdzekļiem atbildīgā struktūra, izmantojot tehniskās apkopes sistēmu, nodrošina ritekļu drošu darbību. Šajā nolūkā par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nodrošina, ka transportlīdzekļus apsaimnieko atbilstīgi:

a) katra transportlīdzekļa apkopes dosjē;

b) spēkā esošajām prasībām, tostarp tehniskās apkopes noteikumiem un savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) prasībām.

Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra apkopi veic vai nu pati, vai izmanto tehniskās apkopes darbnīcu pakalpojumus, par ko noslēgti attiecīgi līgumi.

4. Attiecībā uz preču vagoniem katra par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir sertificēta iestāde, kas akreditēta vai apstiprināta saskaņā ar 5. punktu, vai sertificēta valsts drošības iestādē. Akreditācijas procesu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem, tādiem kā EN 45 000 sērijas Eiropas standarti. Arī atzīšanu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem.

Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, atbilstību prasībām, kas jāpieņem saskaņā ar 5. punktu, pārbauda atbilstīgā valsts drošības iestāde saskaņā ar 10. un 11. pantā minētajām procedūrām un apstiprina, piešķirot šajās procedūrās norādītos sertifikātus.

▼M2

5. Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz 2010. gada 24. decembris pieņem pasākumu, ar ko izveido sistēmu par preču vagonu tehnisko apkopi atbildīgās struktūras sertifikācijai. Saskaņā ar šo sistēmu piešķirtie sertifikāti apliecina atbilstību 3. punktā minētajām prasībām.

Pasākumā ietver prasības attiecībā uz:

a) struktūras izveidoto tehniskās apkopes sistēmu;

b) struktūrai piešķirtā sertifikāta veidu un derīguma termiņu;

c) tās iestādes vai iestāžu akreditācijas vai atzīšanas kritērijiem, kuras ir atbildīgas par sertifikātu izsniegšanu un vajadzīgo pārbaužu veikšanu, lai nodrošinātu sertifikācijas sistēmas darbību;

d) sertifikācijas sistēmas piemērošanas datumu, tostarp viena gada pārejas periodu, ko piemēro pašreizējām par apkopi atbildīgajām struktūrām.

Šo pasākumu, kura mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz 2018. gada 24. decembris šo pasākumu pārskata, lai to attiecinātu uz visiem transportlīdzekļiem un lai vajadzības gadījumā atjauninātu preču vagoniem piemērojamo sertifikācijas sistēmu.

6. Saskaņā ar 5. punktu piešķirtie sertifikāti ir spēkā visā Kopienā.

7. Ne vēlāk kā trīs gadus pēc attiecīgā pasākuma stāšanās spēkā Aģentūra izvērtē saskaņā ar 5. pantu ieviesto sertifikācijas procesu, nosūtot ziņojumu Komisijai.

8. Dalībvalstis var nolemt izpildīt saistības noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un sertificēt to, izmantojot alternatīvus pasākumus, šādos gadījumos:

a) transportlīdzekļi ir reģistrēti trešā valstī un to tehnisko apkopi veic saskaņā ar šīs valsts tiesību aktiem;

b) transportlīdzekļus izmanto tīklos vai līnijās, kuru sliežu platums atšķiras no tā, kāds ir Kopienas galvenajos dzelzceļa tīklos, un attiecībā uz tiem ir izpildītas 3. punktā minētās prasības, noslēdzot starptautiskus nolīgumus ar trešām valstīm;

c) transportlīdzekļiem, kas minēti direktīvas 2. panta 2. punktā, militārā aprīkojuma un speciāliem transportlīdzekļiem, kam pirms nodošanas ekspluatācijā ir nepieciešama valsts drošības iestādes *ad hoc* atļauja. Šādā gadījumā atkāpes nosaka uz laiku, kas nepārsniedz piecus gadus.

Šādus alternatīvus pasākumus īsteno, piemērojot atkāpes, ko attiecīgā valsts drošības iestāde piešķir:

a) kad transportlīdzekļus reģistrē saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējās izmantojamības direktīvas 33. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūras noteikšanu, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi;

▼M2

b) kad piešķir drošības sertifikātus un atļaujas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldniekiem saskaņā ar šīs direktīvas 10. un 11. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūras noteikšanu vai sertificēšanu, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi.

Šādas atkāpes norāda un tām sniedz pamatojumu šīs direktīvas 18. pantā minētajā ikgadējā drošības ziņojumā. Ja konstatē, ka Kopienas dzelzceļa sistēmā tiek pieļauti ar drošību saistīti nepamatoti riski, Aģentūra par to nekavējoties ziņo Komisijai. Komisija sazinās ar iesaistītajām pusēm un vajadzības gadījumā prasa dalībvalstij atcelt lēmumu piešķirt atkāpes.

▼B

15. pants

Drošības sertifikātu saskaņošana

1. Saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru līdz 2009. gada 30. aprīlim jāpieņem lēmumi par saskaņotām prasībām saskaņā ar 10. panta 2. punkta b) apakšpunktu un IV pielikumu un vienota parauga pieteikuma pamatnostādņu dokuments.

2. Aģentūra sniedz ieteikumus par saskaņotajām prasībām un vienota parauga pieteikuma pamatnostādņu dokumentu pēc mandāta, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.

IV NODAĻA

DROŠĪBAS IESTĀDE

16. pants

Uzdevumi

1. Katra dalībvalsts izveido drošības iestādi. Šī iestāde var būt ministrija, kas ir atbildīga par jautājumiem, kas saistīti ar transportu, un tai jābūt organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā neatkarīgai no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un iepirkuma organizācijām.

2. Drošības iestādei jāuztic veikt vismaz šādi uzdevumi:

▼M2

a) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kas veido dzelzceļu sistēmu, saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 15. pantu, un to ekspluatācijas un uzturēšanas atbilstības pārbaude saskaņā ar attiecīgajām būtiskajām prasībām;

———————

▼B

c) savstarpējās izmantojamības komponentu atbilstības uzraudzība būtiskajām prasībām, kā noteikts Direktīvu 96/48/EK un 2001/16/EK 12. pantā;

d) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā jaunu vai būtiski pārveidotu ritošo sastāvu, uz ko vēl neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas;

▼B

e) saskaņā ar 10. un 11. pantu piešķirto drošības sertifikātu un drošības atļauju vai to daļu izdošana, atjaunošana, grozīšana un atsaukšana un tajos noteikto nosacījumu un prasību ievērošanas pārbaudes, un pārbaudes, kā infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ievēro Kopienas un attiecīgo valstu tiesību aktos noteiktās prasības;

f) drošību reglamentējošie noteikumu, tostarp valsts drošības noteikumu sistēmas kontrole un veicināšana, bet attiecīgos gadījumos arī ieviešana un izstrādāšana;

▼M2

g) kontrole par to, ka riteklis ir reģistrēts noteiktajā kārtībā VRR un ka ar drošību saistītā informācija tajā ir pareiza un tiek atjaunināta;

▼B

3. Uzdevumus, kas minēti 2. punktā, nedrīkst nodot vai par to veikšanu noslēgt apakšlīgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai iepirkuma organizācijām.

17. pants

Lēmumu pieņemšanas principi

1. Drošības iestāde savus uzdevumus veic atklātā, nediskriminējošā un pārskatāmā veidā. Jo īpaši tai jāuzklausa visas ieinteresētās puses un jāsniedz pieņemto lēmumu pamatojums.

Tai tūlīt jāatbild uz lūgumiem un pieteikumiem, kā arī nekavējoties jānosūta savi informācijas pieprasījumi, un visi lēmumi jāpieņem četru mēnešu laikā pēc tam, kad saņemta visa pieprasītā informācija. Veicot 16. pantā minētos uzdevumus, tā jebkurā laikā var lūgt tehnisko palīdzību infrastruktūrās pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai citām atbilstīgām iestādēm.

Valsts reglamentējošo noteikumu izstrādāšanas procesā drošības iestādei jākonsultējas ar visām iesaistītajām personām un ieinteresētajām pusēm, tostarp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ražotājiem, tehnisko apkopju un uzturēšanas pasākumu veicējiem, lietotājiem un personāla pārstāvjiem.

2. Drošības iestādes var bez ierobežojumiem veikt visas pārbaudes un izmeklēšanas darbības, kas nepieciešamas tai uzticēto uzdevumu veikšanai, un tai jādod piekļuve visiem atbilstošajiem infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dokumentiem, telpām un teritorijām, objektiem un iekārtām.

3. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka drošības iestādes pieņemtie lēmumi ir pārskatāmi tiesu iestādēs.

4. Drošības iestādes aktīvi veic viedokļu un pieredzes apmaiņu, lai Kopienas līmenī saskaņotu kritērijus, pēc kuriem tās pieņem lēmumus. To sadarbība jo īpaši ir vērsta uz to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas veicināšanu un koordināciju, kam piešķirti starptautiskie vilcienu maršruti saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 15. pantā noteikto procedūru.

Aģentūra šo uzdevumu veikšanai sniedz palīdzību drošības iestādēm.

▼B

18. pants

Gada pārskats

Katru gadu drošības iestāde publicē un vēlākais līdz 30. septembrim nosūta Aģentūrai savas darbības gada pārskatu par iepriekšējo gadu. Šajā pārskatā jābūt informācijai par:

a) dzelzceļa drošības pilnveidošanos, tostarp arī par I pielikumā noteikto kopīgo drošības indikatoru kopumu dalībvalsts līmenī;

b) svarīgākajām tiesību aktu un noteikumu izmaiņām ar dzelzceļa drošību saistītajos jautājumos;

c) drošības sertifikācijas un drošības atļauju piešķiršanas izmaiņām;

d) infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārraudzības rezultātiem un pieredzi;

▼M2

e) atkāpes, par kurām nolemts saskaņā ar 14.a panta 8. punktu;

▼B

V NODAĻA

AVĀRIJU UN STARPGADĪJUMU IZMEKLĒŠANA

19. pants

Izmeklēšanas pienākums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanu pēc smagām avārijām dzelzceļa sistēmā veic 21. pantā minētā izmeklēšanas iestāde, kuras uzdevums ir dzelzceļa drošības paaugstināšanas un nelaimes gadījumu novēršanas iespēju noskaidrošana.

2. Papildus smagajām avārijām 21. pantā minētā izmeklēšanas iestāde var izmeklēt arī tās avārijas un starpgadījumus, kuri nedaudz citos apstākļos varētu izraisīt smagas avārijas, tostarp strukturālo apakšsistēmu, Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vai parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējās izmantojamības komponentu tehniskus defektus.

Izmeklēšanas iestāde pēc pašas ieskatiem pieņem lēmumu, vai jāveic šādu avāriju un starpgadījumu izmeklēšana. Pieņemot lēmumus, tā ņem vērā:

a) avārijas vai starpgadījuma smagumu;

b) vai tas nav daļa no avāriju vai starpgadījumu virknes visā sistēmā kopumā;

c) tā ietekmi uz dzelzceļu drošību Kopienas līmenī,

un

d) infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, drošības iestādes vai dalībvalstu pieprasījumus.

3. Izmeklēšanas iestādei jānosaka izmeklēšanas apjoms un izmeklēšanas procedūras, ņemot vērā 20. un 22. pantā noteiktos principus un mērķus, kā arī secinājumus, ko drošības paaugstināšanai varētu dot konkrētās avārijas vai starpgadījuma izmeklēšana.

▼B

4. Izmeklēšana nekādā gadījumā nedrīkst nodarboties ar vainas vai atbildības sadalīšanu.

20. pants

Izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis savā tiesību sistēmā nosaka izmeklēšanai tādu juridisko statusu, kas atbildīgajiem izmeklētājiem dod iespējas savu uzdevumu veikt iespējami efektīvi un iespējami īsākā laikā.

2. Saskaņā ar dalībvalstīs spēkā esošajiem tiesību aktiem un, attiecīgos gadījumos sadarbojoties ar izmeklēšanas iestādēm, izmeklētājiem iespējami drīz ir jādod:

a) piekļuve avārijas vai starpgadījuma vietai, tajā iesaistītajam ritošajam sastāvam, attiecīgajai infrastruktūrai, kustības vadības un signalizācijas iekārtām;

b) tiesības uzreiz vākt tiešos pierādījumus un vrakus, infrastruktūras iekārtas vai to komponentus pārbaudēm vai analīzēm;

c) pieeja borta reģistrēšanas ierīču, balss sakaru ierakstīšanas ierīču, signalizācijas un kustības vadības sistēmas darbības reģistrācijas iekārtu saturam un tā izmantošanai;

d) piekļuve upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem;

e) piekļuve vilciena apkalpes un cita avārijā vai starpgadījumā iesaistītā dzelzceļa personāla nopratināšanas rezultātiem;

f) iespējas nopratināt iesaistītos dzelzceļa darbiniekus un citus liecinieku;

g) piekļuve infrastruktūras pārvaldītāja, iesaistīto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un drošības iestādes būtiskai informācijai vai dokumentācijai.

3. Izmeklēšana jāveic neatkarīgi no juridiskās izmeklēšanas.

21. pants

Izmeklēšanas iestāde

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 19. pantā minētās avārijas un starpgadījumus izmeklē organizācija, kas darbojas pastāvīgi un kurā ir vismaz viens izmeklētājs, kas, notiekot avārijai vai starpgadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas. Šai iestādei organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir jābūt neatkarīgai no infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, par maksas iekasēšanu atbildīgām iestādēm, par infrastruktūras jaudas iedalīšanu atbildīgām iestādēm un pilnvarotās iestādes, un visām tādām personām, kuru intereses var būt pretrunā ar izmeklēšanas iestādei uzticētajiem uzdevumiem. Bez tam tā darbojas neatkarīgi no drošības iestādes un neatkarīgi no dzelzceļu regulatoriem.

2. Izmeklēšanas iestāde savus uzdevumus veic neatkarīgi no 1. punktā minētajām organizācijām, un tai jābūt iespējai saņemt šim nolūkam vajadzīgos resursus. Tās izmeklētājiem jāpiešķir statuss, kas dod nepieciešamās neatkarības garantijas.

▼B

3. Dalībvalstis paredz, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un attiecīgos gadījumos drošības iestādei ir pienākums nekavējoties paziņot izmeklēšanas iestādei par 19. pantā minētajām avārijām un starpgadījumiem. Izmeklēšanas iestādei jābūt iespējām reaģēt uz šādiem ziņojumiem un veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai ne vēlāk kā nedēļas laikā pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju vai starpgadījumu sāktu tā izmeklēšanu.

4. Izmeklēšanas iestāde uzdevumus, kas tai ir saskaņā ar šo direktīvu, var apvienot ar citām, ar dzelzceļa avāriju vai starpgadījumu izmeklēšanu nesaistītām izmeklēšanas darbībām, ja tās neapdraud šo iestāžu neatkarību.

5. Vajadzības gadījumos izmeklēšanas iestāde var lūgt citu dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu vai Aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās inspekcijas, analīzes vai novērtējumus.

6. Dalībvalstis izmeklēšanas iestādei var uzdot izmeklēt arī citas, 19. pantā neminētas dzelzceļa avārijas un starpgadījumus.

7. Izmeklēšanas iestādes veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu, kas vajadzīgi vienotu izmeklēšanas metožu izstrādāšanai, kopīgu principu izveidošanai, lai kontrolētu drošības ieteikumu ievērošanu un lai pielāgotos zinātnes un tehnikas attīstībai.

Aģentūra šo uzdevumu veikšanai sniedz palīdzību izmeklēšanas iestādēm.

22. pants

Izmeklēšanas procedūra

1. Avārijas vai starpgadījumi, kas minēti 19. pantā, jāizmeklē tās dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kurā tie notikuši. Ja nav iespējams noteikt, kurā dalībvalstī tas noticis, vai arī tas noticis uz robežbūves starp divām dalībvalstīm vai tās tiešā tuvumā, attiecīgās iestādes vienojas, kura no tām veiks izmeklēšanu, vai vienojas izmeklēšanu veikt kopīgi. Pirmajā gadījumā otras dalībvalsts iestādei ir atļauts piedalīties izmeklēšanā un pilnībā izmantot tās rezultātus.

Izmeklēšanā uzaicina piedalīties citas dalībvalsts izmeklēšanas iestādes, kad avārijā vai starpgadījumā ir iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas reģistrēts un ir licencēts šajā dalībvalstī.

Šā punkta noteikumi neliedz dalībvalstīm vienoties, ka citos apstākļos attiecīgās iestādes veic izmeklēšanu kopīgi.

2. Katrai avārijai vai starpgadījumam iestāde, kas ir atbildīga par tā izmeklēšanu, sagādā izmeklēšanas vajadzībām vajadzīgos līdzekļus, ko veido vajadzīgās ekspluatācijas un tehniskās ekspertīzes. Atkarībā no izmeklējamās avārijas vai starpgadījuma rakstura var izmantot kompetentus izmeklēšanas iestādes ekspertus vai speciālistus ārpus tās.

▼B

3. Izmeklēšana jāveic ar iespējami lielāku atklātumu tā, lai tiktu uzklausītas visas puses un tās varētu kopīgi izmantot rezultātus. Par izmeklēšanas gaitu regulāri jāinformē iesaistītais infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, drošības iestāde, cietušie un to radinieki, bojātās mantas īpašnieki, ražotāji, attiecīgie avārijas dienesti, personāla un lietotāju pārstāvji un, ciktāl tas ir praktiski iespējams, tiem jādod iespējas sniegt izmeklēšanai savus atzinumus un viedokļus un atļaut sniegt komentārus par pārskata projektos sniegto informāciju.

4. Izmeklēšanas iestādei pārbaudes notikuma vietā jābeidz iespējami īsā laikā, lai infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīz varētu atjaunot infrastruktūru un to atvērtu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.

23. pants

Pārskati

1. Par 19. pantā minēto avāriju vai starpgadījumu izmeklēšanu jāsniedz pārskati formā, kura atbilst negadījuma smagumam un izmeklēšanā iegūtajiem rezultātiem. Pārskatos jānorāda 19. panta 1. punktā minētās izmeklēšanas mērķi un attiecīgā gadījumā ieteikumi par drošību.

2. Izmeklēšanas iestādei iespējami īsā laikā un parasti ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc notikuma jāpublisko izmeklēšanas nobeiguma pārskats. Pārskatā iespējami precīzi jāievēro ziņojuma struktūra, kas noteikta V pielikumā. Pārskats kopā ar ieteikumiem par drošību jānosūta attiecīgajām pusēm, kas minētas 22. panta 3. punktā, un ieinteresētajām iestādēm un pusēm citās dalībvalstīs.

3. Izmeklēšanas iestāde katru gadu vēlākais līdz 30. septembrim publicē gada pārskatu par iepriekšējā gadā izmeklētajiem negadījumiem, sniegtajiem drošības ieteikumiem un darbībām, kas veiktas saskaņā ar iepriekš izdotajiem ieteikumiem.

24. pants

Aģentūrai sniedzamā informācija

1. Vienas nedēļas laikā pēc lēmuma pieņemšanas par izmeklēšanas sākšanu izmeklēšanas iestādei par to jāinformē Aģentūra. Informācijā jānorāda negadījuma datums laiks un vieta, tās veids un sekas attiecībā uz bojā gājušo un cietušo skaitu, kā arī materiālajiem zaudējumiem.

2. Izmeklēšanas iestāde nosūta Aģentūrai 23. panta 2. punktā minētā nobeiguma pārskata eksemplāru un 23. panta 3. punktā minēto gada pārskatu.

25. pants

Drošības ieteikumi

1. Izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi nekādā gadījumā nedrīkst radīt vainas vai atbildības prezumpciju par avāriju vai starpgadījumu.

▼B

2. Ieteikumi jāadresē drošības iestādei un gadījumos, kad tas vajadzīgs ieteikumu rakstura dēļ, citām dalībvalsts organizācijām un iestādēm vai citām dalībvalstīm. Dalībvalstis un to drošības iestādes veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas iestāžu izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgos gadījumos par tiem pieņemti atbilstoši lēmumi.

3. Drošības iestāde un citas organizācijas un iestādes vai attiecīgos gadījumos citas dalībvalstis, kurām ieteikumi adresēti, vismaz reizi gadā ziņo izmeklēšanas iestādei par ieteikumu sakarā veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem.

VI NODAĻA

IZPILDES PILNVARAS

▼M2

26. pants

Pielikumu pielāgošana

Pielikumus pielāgo, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

27. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 21. pantu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā šā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.

▼M2

2.a Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

▼B

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā šā lēmuma 8. panta noteikumus.

▼M2

_____

▼B

28. pants

Izpildes pasākumi

1. Dalībvalstis Komisijai var ziņot par jebkuru pasākumu, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Attiecīgus lēmumus pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.

▼B

2. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija katrā konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti noteikumi par drošības sertifikātu un drošības atļauju izdošanu, un divu mēnešu laikā pēc šāda pieteikuma saņemšanas saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem lēmumu vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu. Komisija dara zināmu savu lēmumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.

VII NODAĻA

VISPĀRĪGI UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

▼M4

_____

_____

▼B

31. pants

Ziņojums un Kopienas turpmāka rīcība

Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2007. gada 30. aprīlim un pēc tam reizi piecos gados sniedz ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

Ziņojumam vajadzības gadījumā jāpievieno priekšlikumu par Kopienas turpmāku rīcību.

32. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sankcijām, ko piemēro par tādu valsts noteikumu pārkāpšanu, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to izpildi. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām, nediskriminējošām un preventīvām.

Dalībvalstis ne vēlāk kā 33. pantā noteiktajā datumā paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties to informē par visiem turpmākajiem grozījumiem, kas skar šos noteikumus.

33. pants

Izpilde

Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz 2006. gada 30. aprīlim nodrošinātu atbilstību šai direktīvai. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Dalībvalstīm pieņemot šos tiesību aktus, tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāmas šādas atsauces.

▼B

34. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā publicēšanas dienā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

35. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

▼M5

I PIELIKUMS

KOPĪGIE DROŠĪBAS INDIKATORI

Kopīgos drošības indikatorus katru gadu paziņo drošības iestādes, kas definētas 3. panta g) punktā.

Indikatori, kas attiecas uz 2. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem pasākumiem, ja tos iesniedz, ir jānorāda atsevišķi.

Ja pēc pārskata iesniegšanas atklājas jauni fakti vai tiek konstatētas kļūdas, indikatorus par attiecīgo gadu drošības iestāde groza vai labo pie pirmās izdevības, bet ne vēlāk kā nākamajā gada pārskatā.

Vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaimes gadījumos radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai ir noteiktas šā pielikuma papildinājumā.

1. **Ar avārijām saistītie indikatori**

1.1. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) nozīmīgu avāriju skaits, tās iedalot šādi:

— vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli,

— vilciena sadursme ar šķēršļiem būvju tuvinājuma gabarītā,

— vilciena nobraukšana no sliedēm,

— avārija uz pārbrauktuves, arī nelaimes gadījums uz pārbrauktuves, kurā iesaistīti gājēji, un vēl sīkāks sadalījums ar piecu veidu pārbrauktuvēm, kas definētas 6.2. punktā,

— nelaimes gadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, izņemot pašnāvības un pašnāvības mēģinājumus,

— ritošā sastāva ugunsgrēks,

— cita.

Par katru nozīmīgu avāriju jāziņo pēc sākotnējās avārijas veida, arī tad, ja sekundārās avārijas sekas ir smagākas, piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm.

1.2. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) personu skaits, kas guvušas smagus miesas bojājumus vai gājušas bojā, pa nelaimes gadījumu veidiem, tās iedalot šādi:

— pasažieris (arī uz kopējo pasažierkilometru skaitu un pasažieru vilcienkilometriem),

— darbinieks vai darbuzņēmējs,

— pārbrauktuves lietotājs,

— piekļuves noteikumu pārkāpējs,

— cita persona uz perona,

— cita persona, kas nav uz perona.

▼M5

2. **Ar bīstamām kravām saistītie indikatori**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) tādu avāriju skaits, kas saistītas ar bīstamu kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, tās iedalot šādi:

— avārija, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa riteklis ar bīstamu kravu, kā definēts pielikuma papildinājumā,

— tādu avāriju skaits, kurās notikušas bīstamas kravas noplūdes.

3. **Ar pašnāvībām saistītie indikatori**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) pašnāvību un pašnāvības mēģinājumu skaits.

4. **Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) avāriju prekursoru skaits, tos iedalot šādi:

— sliedes lūzums,

— sliežu izlocīšanās un citāda sliežu nobīde,

— bīstama signalizācijas atteice,

— pabraukšana garām aizliedzošajam signālam bīstamā vietā,

— pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, nepabraucot garām bīstamai vietai,

— riteņa lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā,

— riteņa ass lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā.

Jāsniedz ziņas par visiem prekursoriem, arī par tiem, kas nebeidzas ar nozīmīgu avāriju. (Par prekursoru, kas beidzas ar nozīmīgu avāriju, jāsniedz ziņas sadaļā par indikatoriem, kas saistīti ar prekursoriem; par prekursoru, kas nebeidzas ar nozīmīgu avāriju, jāsniedz ziņas tikai sadaļā par indikatoriem, kas saistīti ar prekursoriem.)

5. **Indikatori nozīmīgu avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai**

Kopējā un relatīvā (uz vilcienkilometriem) summa EUR:

— bojāgājušo un smagi ievainoto skaits, kas reizināts ar nozīmīgu avāriju novēršanas izmaksām (*Value of Preventing a Casualty*, *VPC*),

— videi nodarītā kaitējuma izmaksas,

— ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas,

— satiksmes kavējumu izmaksas nelaimes gadījumu dēļ.

Drošības iestādes sniedz pārskatu par nozīmīgo avāriju ekonomisko ietekmi.

VPC ir summa, ko sabiedrība saista ar nozīmīgu avāriju novēršanas izmaksām, un kā tādu to avārijā iesaistītās puses neizmanto kompensāciju noteikšanai.

▼**M5**

6. **Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās ieviešanu**

6.1. To sliežu ceļu daļa procentos, kuros darbojas vilcienu aizsardzības sistēmas (*TPS*), un to vilcienkilometru daļa procentos, kuros izmanto borta *TPS*, ja šīs sistēmas nodrošina:

— brīdināšanu,

— brīdināšanu un automātisku bremzēšanu,

— brīdināšanu un automātisku bremzēšanu un diskrēto ātruma uzraudzību,

— brīdināšanu un automātisku bremzēšanu un nepārtraukto ātruma uzraudzību.

6.2. Pārbrauktuvju skaits (kopējais, uz līnijkilometru un sliežu ceļa kilometru) pa šādiem pieciem to veidiem:

a) pasīva dzelzceļa pārbrauktuve;

b) aktīva dzelzceļa pārbrauktuve:

i) manuāla;

ii) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu;

iii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību;

iv) ar dzelzceļa puses aizsardzību.

▼M5

Papildinājums

Vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes avārijās radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai

1. **Ar avārijām saistītie indikatori**

1.1. "Nozīmīga avārija" ir jebkurš nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa riteklis kustībā un kura rezultātā vismaz viena persona ir gājusi bojā vai guvusi smagus miesas bojājumus vai kura rezultātā radīts nopietns kaitējums ritošajam sastāvam, sliežu ceļiem, citām iekārtām vai videi vai radušies būtiski satiksmes traucējumi, neskaitot nelaimes gadījumus darbnīcās, noliktavās un depo.

1.2. "Nopietns kaitējums ritošajam sastāvam, sliežu ceļiem, citām iekārtām vai videi" ir EUR 150 000 vai lielāki zaudējumi.

1.3. "Būtiski satiksmes traucējumi" ir gadījumi, kad vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu ir apturēta sešas stundas vai ilgāk.

1.4. "Vilciens" ir viens vai vairāki dzelzceļa ritekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni vai viens atsevišķs motorvagons, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam, ieskaitot rezerves lokomotīvi, t. i., lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati.

1.5. "Vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli" ir viena vilciena daļas sadursme ar cita vilciena vai ritekļa, vai manevru veicošā ritošā sastāva daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem.

1.6. "Vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā" ir sadursme starp vilciena daļu un objektiem, kas nostiprināti vai īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvēm, ja tur tie nokrituši šķērsojošam transportlīdzeklim vai lietotājam), ieskaitot sadursmi ar kontakttīklu.

1.7. "Vilciena nobraukšana no sliedēm" ir katrs gadījums, kad vismaz viens vilciena ritenis nobrauc no sliedēm.

1.8. "Avārija uz pārbrauktuves" ir tāds nelaimes gadījums uz pārbrauktuves, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa riteklis un viens vai vairāki pārbrauktuvi šķērsojoši transportlīdzekļi, citi pārbrauktuves lietotāji, piemēram, gājēji, vai citi objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tur tos pazaudējis transportlīdzeklis vai lietotājs, kas šķērso šo pārbrauktuvi.

1.9. "Nelaimes gadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs" ir tāds nelaimes gadījums, kurā vienu vai vairākus cilvēkus notriec dzelzceļa riteklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies priekšmets; šajā kategorijā ietver arī cilvēkus, kas izkrīt no dzelzceļa ritekļiem, kā arī cilvēkus, kuri nokrīt vai kurus notriec nenostiprināti priekšmeti, tiem atrodoties riteklī.

1.10. "Ritošā sastāva ugunsgrēks" ir ugunsgrēks vai sprādziens dzelzceļa riteklī (arī tā kravā), kas izceļas tā kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, ieskaitot stāvēšanas laiku izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī ritošā sastāva šķirošanas darbību laikā.

▼M5

1.11. “Cita (avārija)” ir jebkurš nelaimes gadījums, kas nav vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli, vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā, vilciena nobraukšana no sliedēm, avārija uz pārbrauktuves, nelaimes gadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, vai ritošā sastāva ugunsgrēks.

1.12. “Pasažieris” ir jebkura persona, izņemot vilciena apkalpes locekļus, kas veic braucienu pa dzelzceļu, ieskaitot pasažieri, kas cenšas iekāpt braucošā vilcienā vai no tā izkāpt – tikai nelaimes gadījumu statistikā.

1.13. “Darbinieks vai darbuzņēmējs” ir jebkura persona, kuras nodarbinātība ir saistīta ar dzelzceļu un kas strādā nelaimes gadījuma laikā, ieskaitot darbuzņēmēju personālu, pašnodarbinātos līgumslēdzējus, vilciena apkalpes locekļus un personas, kas apkalpo ritošo sastāvu un infrastruktūras iekārtas.

1.14. “Pārbrauktuves lietotājs” ir jebkura persona, kura izmanto pārbrauktuvi dzelzceļa līnijas šķērsošanai ar jebkādu transporta līdzekli vai kājām.

1.15. “Piekļuves noteikumu pārkāpējs” ir jebkura persona, kura atrodas dzelzceļa teritorijā vietās, kurās tai atrasties ir aizliegts, izņemot pārbrauktuves lietotāju.

1.16. “Cita persona pie perona” ir jebkura persona uz dzelzceļa perona, kas nav definēta kā “pasažieris”, “darbinieks vai darbuzņēmējs”, “pārbrauktuves lietotājs”, “cita persona, kas nav uz perona” vai “piekļuves noteikumu pārkāpējs”.

1.17. “Cita persona, kas nav uz perona” ir jebkura persona, kas nav uz dzelzceļa perona, kura nav definēta kā “pasažieris”, “darbinieks vai darbuzņēmējs”, “pārbrauktuves lietotājs”, “cita persona uz perona” vai “piekļuves noteikumu pārkāpējs”.

1.18. “Nāves gadījums (bojāgājušais)” ir jebkura persona, kas uzreiz gājusi bojā nelaimes gadījumā vai tā rezultātā mirusi 30 dienu laikā pēc tā, izņemot pašnāvniekus.

1.19. “Miesas bojājumi (smagus miesas bojājumus guvusi persona)” ir jebkura persona, kas guvusi miesas bojājumus un nelaimes gadījuma rezultātā hospitalizēta ilgāk nekā 24 stundas, izņemot pašnāvību mēģinājumus.

2. **Ar bīstamām kravām saistītie indikatori**

2.1. “Ar bīstamu kravu pārvadājumiem saistīta avārija” ir jebkura avārija vai incidents, kas jāpaziņo saskaņā ar *RID* ([1])/*ADR* 1.8.5. iedaļu.

2.2. “Bīstamās kravas” ir vielas un priekšmeti, kuru pārvadājumi saskaņā ar *RID* ir aizliegti vai kurus pārvadāt ir atļauts, tikai ievērojot *RID* paredzētos noteikumus.

3. **Ar pašnāvībām saistītie indikatori**

3.1. “Pašnāvība” ir personas apzināta rīcība ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, un kuru kā tādu reģistrē un klasificē kompetentā valsts iestāde.

3.2. “Pašnāvības mēģinājums” ir rīcība ar nodomu savainot sevi, kuras rezultātā rodas smagi miesas bojājumi.

([1]) Noteikumi par bīstamu kravu starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (*RID*, *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

▼M5

4. **Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori**

4.1. “Sliedes lūzums” ir sliede, kas sadalījusies vismaz divos gabalos, vai sliede, no kuras atdalījies metāla gabals, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā.

4.2. “Sliežu izlocīšanās vai citāda sliežu nobīde” ir defekts, kas saistīts ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju, kuru dēļ sliežu ceļš ir jāslēdz vai nekavējoties jāsamazina atļautais kustības ātrums.

4.3. “Bīstama signalizācijas atteice” ir signalizācijas sistēmas tehniska atteice (infrastruktūrai vai ritošajam sastāvam), kuras rezultātā signalizācijas informācija nav tik ierobežojoša, cik vajadzīgs.

4.4. “Garāmbraukšana signālam, pabraucot garām bīstamai vietai” ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību un pabrauc garām bīstamai vietai.

4.5. “Garāmbraukšana signālam, nepabraucot garām bīstamai vietai” ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību, bet nepabrauc garām bīstamajai vietai.

Neatļauta kustība, kas minēta 4.4. un 4.5. punktā, ir pabraukšana garām:

— iedegtam aizliedzošam gaismas signālam vai semaforam, kas uzstādīts sliežu ceļa malā, vai rīkojuma apstāties (STOP) ignorēšana gadījumos, kad nedarbojas vilciena aizsardzības sistēma (*Train Protection system*, *TPS*),

— pēc *TPS* izdotas drošas kustības atļaujas beigām,

— vietai, kas paziņota ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju,

— mazā luksofora apstāšanās signāliem (izņemot strupceļa prizmas) vai neautomātiski ieslēdzamiem signāliem.

Par bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem neuzskata gadījumus, kad aizliedzošam signālam pabrauc garām riteklis, kas nav piekabināts pie vilces vienības vai kas patvaļīgi atkabinājies un ripo bez vadītāja. Par tādiem neuzskata arī gadījumus, kad dažādu iemeslu dēļ laikus nav ieslēgts aizliedzošais signāls, tāpēc vadītājam nav iespējas apturēt vilcienu pirms signāla.

Drošības iestādes var atsevišķi ziņot par šiem četriem neatļautas kustības rādītājiem, kas uzskaitīti šā punkta ievilkumos, un norāda vismaz apvienoto indikatoru ar datiem par visiem šiem četriem rādītājiem kopā.

4.6. “Riteņa lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā” ir lūzums, kas ietekmē riteni un rada avārijas risku, nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

4.7. “Riteņa ass lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā” ir lūzums, kas ietekmē asi un rada avārijas risku (nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

▼M5

5. **Indikatori avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai**

5.1. Nozīmīgu avāriju novēršanas izmaksas (*Value of Preventing a Casualty*, *VPC*) sastāv no:

1) drošības vērtības *per se*, t. i., gatavības maksāt (*Willingness to Pay*, *WTP*) vērtībām, kas noteikta preferenču izpētē dalībvalstī, kurai tās piemēro;

2) tiešām un netiešām ekonomiskajām izmaksām, kas noteiktas attiecīgajā dalībvalstī un kas sastāv no:

— medicīnas un rehabilitācijas izmaksām,

— tiesāšanās izmaksām, policijas izmaksām, privātās izmeklēšanas izmaksām, avārijas dienestu un apdrošināšanas administratīvajām izmaksām,

— zaudējumiem ražošanai, t. i., preču un pakalpojumu sabiedriskā vērtība, kuru varētu saražot cietusī persona, ja nelaimes gadījums nebūtu noticis.

Aprēķinot cietušo izmaksas, atsevišķi izskata nāves gadījumus un smagas traumas (atšķirīgi *VPC* par nāves gadījumiem un smagām traumām).

5.2. Vienoti principi drošības vērtības *per se* un tiešo/netiešo ekonomisko izmaksu noteikšanai.

Drošības vērtības *per se* novērtējums tam, vai pieejamie aprēķini ir piemēroti, pamatojas uz šādiem apsvērumiem:

— aprēķiniem jābūt saistītiem ar nāves gadījumu riska samazināšanas novērtējuma sistēmu transporta nozarē, un jāievēro gatavības maksāt (*WTP*) pieeja saskaņā ar noteiktajām preferenču metodēm,

— respondentu izlasei, kuru izmanto vērtību noteikšanai, jābūt reprezentatīvai attiecīgajai populācijai. Tas nozīmē, ka izlasei jāatspoguļo ienākumu sadalījums pa vecuma grupām, kā arī citi attiecīgi populāciju raksturojoši sociāli ekonomiskie un demogrāfiskie rādītāji,

— *WTP* vērtību noteikšanas aptaujai jābūt tādai, lai respondentiem uzdotie jautājumi būtu tiem skaidri/saprotami.

Tiešās un netiešās ekonomiskās izmaksas jānovērtē pēc sabiedrībai radītajām reālajām izmaksām.

5.3. Definīcijas

5.3.1. "Videi nodarītā kaitējuma izmaksas" ir bojātās teritorijas atjaunošanas izmaksas stāvoklī, kādā tā bija pirms avārijas, kuras jāsedz dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem un kas novērtētas, pamatojoties uz viņu pieredzi.

5.3.2. "Ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas" ir izmaksas, kas rodas, lai neatgriezeniski bojātā ritošā sastāva vai infrastruktūras vietā iegādātos jaunu ritošo sastāvu vai jaunu infrastruktūru, kam ir tādas pašas funkcijas un tehniskie raksturlielumi, kā arī izmaksas, kas rodas, lai remontējamu ritošo sastāvu vai infrastruktūru atjaunotu tādā stāvoklī, kādā tie bija pirms avārijas; šīs izmaksas nosaka, pamatojoties uz dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pieredzi un ņemot vērā ritošā sastāva nomas izmaksas, kas rodas sakarā ar bojātu ritekļu trūkumu.

▼M5

5.3.3. "Ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu izmaksas" ir dzelzceļa transporta lietotājiem (pasažieriem un kravu pārvadātājiem) ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu radītās izmaksas naudas izteiksmē, kuras aprēķinātas šādi:

VT = braukšanas laika ietaupījuma vērtība naudas izteiksmē

Vilciena pasažiera laika (stundas) vērtība

VT_P = [strādājošo pasažieru VT] * [strādājošo pasažieru daļa vidēji gadā] + [nestrādājošo pasažieru VT] * [nestrādājošo pasažieru daļa vidēji gadā]

VT_P izsaka EUR vienam pasažierim vienā stundā.

"Strādājošs pasažieris" ir pasažieris, kurš brauc saistībā ar savu profesionālo darbību, izņemot pārvietošanos starp dzīvesvietu un darbavietu.

Kravas vilciena laika (stundas) vērtība

VT_F = [kravas vilcienu VT] * [(tonnkilometri)/(vilcienkilometri)]

VT izsaka euro uz vienu tonnu kravas vienā stundā.

Vidējais kravu daudzums tonnās, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = (tonnkilometri)/(vilcienkilometri).

CM = vilciena vienas kavēšanās minūtes izmaksas

Pasažieru vilciens

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(pasažierkilometri)/(vilcienkilometri)]$

Vidējais pasažieru skaits, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = (pasažierkilometri)/(vilcienkilometri).

Kravas vilciens

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Koeficienti K1 un K2 ir robežās starp laika vērtību un kavējuma vērtību, kas noteikta preferenču izpētē, lai ņemtu vērā to, ka kavēšanās dēļ zaudētais laiks tiek vērtēts daudz negatīvāk nekā parastais braukšanas laiks.

Avārijas izraisīto kavējumu izmaksas = CM_P * (pasažieru vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs) + CM_F * (kravas vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs).

Modeļa darbības joma

Kavējumu izmaksas smagām avārijām jāaprēķina šādi:

— faktiskā vilcienu kavēšanās dzelzceļa līnijās, kurās notikušas avārijas, kā aprēķināts galapunkta stacijā,

— faktiskā vilcienu kavēšanās vai, ja to nav iespējams noteikt, aprēķinātā kavēšanās citās ietekmētajās dzelzceļa līnijās.

▼M5

6. **Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās realizāciju**

6.1. "Vilciena aizsardzības sistēma (*TPS*)" ir sistēma, kas nodrošina signālu un ātruma ierobežojumu ievērošanu.

6.2. "Borta sistēmas" ir sistēmas, kas palīdz mašīnistam ievērot lauka signalizāciju un kabīnē iebūvēto signalizāciju un tādējādi nodrošina aizsardzību bīstamos punktos un ātruma ierobežojumu izpildi. Borta *TPS* tiek aprakstītas šādi:

a) brīdināšana – automātiski brīdina mašīnistu;

b) brīdināšana un automātiska bremzēšana – automātiski brīdina mašīnistu un automātiski bremzē, pabraucot garām aizliedzošajam signālam;

c) brīdināšana un automātiska bremzēšana un diskrēta ātruma uzraudzība – aizsargā bīstamās vietās, un "diskrēta ātruma uzraudzība" ir ātruma uzraudzība konkrētās vietās ("ātruma slazdi"), tuvojoties signālam;

d) brīdināšana un automātiska bremzēšana un nepārtraukta ātruma uzraudzība – aizsargā bīstamās vietās un nepārtraukti uzrauga līnijas ātruma ierobežojumus, un "nepārtraukta ātruma uzraudzība" ir maksimālā atļautā mērķātruma nepārtraukta uzrāde un izpilde visos līnijas posmos.

Tipu d) uzskata par automātisko vilciena aizsardzības (*ATP*) sistēmu.

6.3. "Pārbrauktuve" ir infrastruktūras pārvaldītāja atzīts ceļa vai pārejas un sliežu ceļa krustojums, ko par tādu atzīst infrastruktūras pārvaldītājs un kas ir atvērts publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Par pārbrauktuvēm neuzskata pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam.

6.4. "Ceļš" dzelzceļa negadījumu statistikas vajadzībām ir publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai autostrāde, ieskaitot blakusesošās ietves un riteņbraucēju celiņus.

6.5. "Pāreja" ir ietve vai brauktuve, kas nav ceļš un pa kuru ir paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai.

6.6. "Pasīvā pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kurai netiek ieslēgta nekāda veida brīdinājuma vai aizsardzības sistēma laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

6.7. "Aktīvā pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kur pārbrauktuves lietotāji ir aizsargāti no vilciena, kas tuvojas, vai tiek par to brīdināti, ar ierīcēm, ko aktivizē laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

— Aizsardzība ar fiziskām ierīcēm:

— nolaižamām pusbarjerām vai barjerām,

— aizveramām barjerām.

▼M5

— Brīdinājumi uz pārbrauktuvēm, izmantojot stacionāras iekārtas:

— vizuālas ierīces: gaismas signālus,

— skaņas ierīces: zvanus, taures, pīkstuļus u. c.

Aktīvās dzelzceļa pārbrauktuves klasificē šādi:

a) manuāla – pārbrauktuve, kurā lietotāja puses aizsardzību vai brīdinājuma iekārtas manuāli aktivizē dzelzceļa darbinieks;

b) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu – pārbrauktuve, kur lietotāja puses brīdināšanu aktivizē vilciens, kas tuvojas;

c) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību – pārbrauktuve, kur lietotāja puses aizsardzību aktivizē vilciens, kas tuvojas. Te ietilpst dzelzceļa pārbrauktuves ar lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;

d) ar dzelzceļa puses aizsardzību – pārbrauktuve, kur signāls vai cita vilciena aizsardzības sistēma ļauj vilcienam turpināt ceļu tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir pilnīga lietotāja puses aizsardzība un tā ir neaizņemta.

7. **Diferenciācijas bāzu definīcijas**

7.1. “Vilcienkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka vilciena nobraukumu viena kilometra attālumā. Izmantotais attālums ir faktiski nobrauktais attālums, vai izmanto tīkla standarta attālumu no maršruta sākuma līdz galapunktam. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.

7.2. “Pasažierkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka viena pasažiera pārvadājumu pa dzelzceļu viena kilometra attālumā. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.

7.3. “Līnijkilometrs” ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā tikai attālumu no to sākuma līdz galapunktam.

7.4. “Sliežu ceļa kilometrs” ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā visus atsevišķos sliežu ceļus.

▼B

II PIELIKUMS

VALSTU DROŠĪBAS NOTEIKUMU PAZIŅOŠANA

Pie valstu drošības noteikumiem, kas Komisijai jāpaziņo saskaņā ar 8. pantā norādīto procedūru, pieder:

1. Noteikumi par esošajiem valsts drošības mērķiem un drošības metodēm;

2. Noteikumi par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmām un drošības sertifikāciju;

▼M2

_____

▼B

4. Vienotie ekspluatācijas noteikumi dzelzceļa tīklā, uz ko vēl neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, ieskaitot noteikumus, kas attiecas uz signalizācijas un kustības vadības sistēmu;

5. Noteikumi, kuros paredzētas prasības par papildus iekšējiem ekspluatācijas noteikumiem (uzņēmuma noteikumiem), kas jāpieņem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;

6. Noteikumi par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ieskaitot personāla atlases kritērijus, veselības stāvokli, profesionālo apmācību un sertifikāciju, ciktāl šie jautājumi jau nav noteikti savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās;

7. Noteikumi par avāriju, un starpgadījumu izmeklēšanu.

▼B

III PIELIKUMS

DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS

1. *Drošības pārvaldības sistēmai izvirzāmās prasības*

Jābūt dokumentētām visām drošības pārvaldības sistēmas vajadzīgajām daļām, un jo īpaši jāapraksta pienākumu sadalījums infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma organizācijā. Tajā jāparāda, kā tiek nodrošināti dažādi vadības līmeņi, kā tiek iesaistīts visu līmeņu personāls un tā pārstāvji un kā tiek nodrošināta drošības pārvaldības sistēmas pastāvīga pilnveidošana.

2. *Drošības pārvaldības sistēmas pamatelementi*

Drošības pārvaldības sistēmas pamatelementi ir:

a) drošības politika, ko apstiprinājis organizācijas vadītājs un kas paziņota visam personālam;

b) organizācijas kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi drošības uzturēšanai un paaugstināšanai, plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai;

c) procedūras esošo, jauno un grozīto tehnisko un ekspluatācijas standartu vai citu priekšrakstu ievērošanai, kā noteikts:

— savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās,

vai

— Direktīvas 8. pantā un II pielikumā minētajos valstu drošības noteikumos,

vai

— citos attiecīgos noteikumos,

vai

— valsts varas iestāžu lēmumos,

un procedūras standartu un citu priekšrakstu ievērošanai visā iekārtu aprites cikla un ekspluatācijas laikā;

d) procedūras un metodes riska faktoru novērtēšanai un riska ierobežošanas pasākumu ieviešanai visos gadījumos, kad ekspluatācijas apstākļi vai jauni materiāli infrastruktūrai vai ekspluatācijai rada jaunus riska faktorus;

e) personāla apmācību programmas un sistēmas nodrošināšana personāla kompetences un pienācīgas pienākumu veikšanas uzturēšanai;

f) pasākumi pietiekamas informācijas sniegšanai organizācijā un attiecīgos gadījumos starp organizācijām, kas darbojas vienā un tajā pašā infrastruktūrā;

g) procedūras un paraugi, kā dokumentējama drošības informācija un procedūras noteikšana svarīgas drošības informācijas kontrolei;

▼B

h) procedūras, lai nodrošinātu, ka avārijas, starpgadījumi, bīstama tuvošanās un citi bīstami notikumi tiek reģistrēti, izmeklēti un analizēti, un tiek veikti vajadzīgie preventīvie pasākumi;

i) rīcības plānu, brīdinājumu un informācijas sniegšana, notiekot negadījumam, ko apstiprinājušas attiecīgas valsts varas iestādes;

j) atkārtotu drošības pārvaldības sistēmas iekšējo auditu veikšana.

▼B

IV PIELIKUMS

DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA APLIECINĀJUMI DAĻĀ, KAS ATTIECAS UZ TĪKLU

Lai drošības iestādei būtu iespējams sastādīt drošības sertifikāta daļu, kas attiecas uz tīklu, ir jāiesniedz šādi dokumenti:

— dokumentācija no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām vai to daļām vai attiecīgā gadījumā valsts drošības noteikumi vai citi noteikumi, kas attiecas uz tā darbību, personālu un ritošo sastāvu, un kā to ievērošanu nodrošina drošības pārvaldības sistēma,

— dokumentācija no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par dažādām tā personāla kategorijām, kas pieņemts darbā vai ar kuru noslēgts darbuzņēmēja līgums, un kas satur liecības par to, ka tas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai valsts drošības noteikumos paredzētajām prasībām un ir pienācīgi sertificēts,

— dokumentācija no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par dažādu veidu ritošo sastāvu, ko tas izmanto, un kas satur liecības par to, ka tas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai valsts drošības noteikumos paredzētajām prasībām un ir pienācīgi sertificēts.

Lai izvairītos no darba dublēšanās un samazinātu informācijas apjomu, jāiesniedz tikai apkopojoši dokumenti par elementiem, kas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un citām Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK noteiktajām prasībām.

▼B

V PIELIKUMS

AVĀRIJU UN STARPGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS PĀRSKATA GALVENAIS SATURS

1. *Kopsavilkums*

   Kopsavilkumā jādod notikuma īss apraksts, norādot tā vietu, laiku un sekas. Kopsavilkumā jānorāda izmeklēšanā konstatētie tiešie un netiešie cēloņi, kā arī veicinošie faktori. Jānorāda galvenie ieteikumi un jāsniedz informācija par to adresātiem.

2. *Tiešas ziņas par notikumu*

   1. Notikums:

      — notikuma datums, precīzs laiks un vieta,

      — notikumu un avārijas vietas, kā arī glābšanas un avārijas dienestu veikto pasākumu apraksts,

      — lēmums veikt izmeklēšanu, izmeklētāju grupas sastāvs un izmeklēšanas veikšana.

   2. Notikuma fons:

      — iesaistītais personāls, darbuzņēmēji, citas personas un liecinieki,

      — vilcieni un tos sastāvs, norādot iesaistītā ritošā sastāva vienību reģistrācijas numurus,

      — infrastruktūras un signalizācijas sistēmas apraksts — sliežu ceļa veids, pārmijas, centralizācija, signāli, vilcienu aizsardzība,

      — sakaru līdzekļi,

      — notikuma vietā vai tās tuvumā veiktie darbi,

      — dzelzceļa operatīvās rīcības plāns un tā notikumu virkne,

      — glābšanas dienestu, policijas un neatliekamās medicīniskās palīdzības operatīvās rīcības plāns un tā notikumu virkne.

   3. Bojā gājušie, miesas bojājumus guvušie un materiālie zaudējumi:

      — pasažieri un trešās personas, personāls, ieskaitot darbuzņēmējus,

      — krava, bagāža un cita manta,

      — ritošais sastāvs, infrastruktūra un vide.

   4. Ārējie apstākļi:

      — laika apstākļi un ģeogrāfiskās norādes.

3. *Izmeklēšanas un izziņas pieraksti*

   1. Liecību kopsavilkums (ievērojot personu identitātes aizsardzības prasības):

▼B

— dzelzceļa personāls, ieskaitot darbuzņēmējus,

— citi liecinieki.

2. Drošības pārvaldības sistēma:

— organizācijas struktūra un kā tiek doti un izpildīti rīkojumi,

— prasības personālam un kā tās tiek ievērotas,

— iekšējo pārbaužu un revīziju programma un to rezultāti,

— saskarne starp dažādiem ar infrastruktūru saistītajiem dalībniekiem.

3. Reglamentējošās normas un noteikumi:

— attiecīgi Kopienas un valstu tiesību akti un noteikumi,

— citi noteikumi, piemēram, ekspluatācijas noteikumi, vietējās instrukcijas, prasības personālam, uzturēšanas priekšraksti un piemērojamie standarti.

4. Ritošā sastāva un tehnisko iekārtu darbība:

— signalizācijas un kustības vadības sistēma, ieskaitot automātisko datu reģistrācijas ierīču ierakstus,

— infrastruktūra,

— sakaru iekārtas,

— ritošais sastāvs, ieskaitot automātisko datu reģistrācijas ierīču ierakstus.

5. Ekspluatācijas sistēmas dokumentācija:

— personāla veiktie kustības vadības un signalizācijas pasākumi,

— balss ziņojumu apmaiņa saistībā ar notikumu, ieskaitot dokumentāciju no ierakstiem,

— aizsardzības un drošības pasākumi notikuma vietā.

6. Cilvēka-mašīnas-organizācijas saskarne:

— iesaistītajam personālam noteiktais darba laiks,

— medicīniskie un personiska rakstura apstākļi, kas ietekmējuši notikumu, ieskaitot fizisku un psiholoģisku stresu,

— ierīču konstrukcija, kas ietekmē cilvēka-mašīnas saskarni.

7. Iepriekšējie līdzīga rakstura notikumi.

▼B

4. *Analīze un secinājumi*

1. Galīgais pārskats par notikumu virkni:

— secinājumi par notikumu, kas pamatojas uz 3. nodaļā konstatētajiem faktiem.

2. Izvērtējums:

— 3. nodaļā konstatēto faktu analīze, lai izdarītu secinājumus par notikuma cēloņiem un glābšanas dienestu veikumu.

3. Secinājumi

— tieši notikuma cēloņi, kā arī veicinošie faktori, kas saistīti ar iesaistīto personu rīcību vai ritošā sastāva un tehnisko iekārtu stāvokli,

— pirmcēloņi, kas saistīti ar iemaņām, procedūrām un uzturēšanu,

— pamatcēloņi, kas saistīti ar regulatīvā pamata nosacījumiem un drošības pārvaldības sistēmas izmantošanu.

4. Papildus piezīmes:

— izmeklēšanas gaitā konstatētie trūkumi un nepilnības, kas nav saistīti ar secinājumiem par cēloņiem.

5. *Veiktie pasākumi:*

— pasākumu apraksts, kas notikuma rezultātā jau veikti vai ir pieņemti.

6. *Ieteikumi*