Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B** **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2004/49/EB**

2004 m. balandžio 29 d.

dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo

(Saugos geležinkeliuose direktyva)

(OL L 164, 2004 4 30, p. 44)

iš dalies keičiama:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB	L 191	1	2008 7 18
►**M2**	2008 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/110/EB	L 345	62	2008 12 23
►**M3**	2009 m. lapkričio 27 d. Komisijos direktyva 2009/149/EB	L 313	65	2009 11 28
►**M4**	2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES	L 343	32	2012 12 14
►**M5**	2014 m. liepos 9 d. Komisijos direktyva 2014/88/ES	L 201	9	2014 7 10

pataisyta:

►**C1** Klaidų ištaisymas, OL L 201, 2013 7 26, p. 75 (2004/49/EB)

►**C2** Klaidų ištaisymas, OL L 293, 2014 10 9, p. 59 (2004/49/EB)

▼B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2004/49/EB

2004 m. balandžio 29 d.

dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo

(Saugos geležinkeliuose direktyva)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą [1],

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę [2],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę [3],

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos [4], atsižvelgiant į 2004 m. kovo 23 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

(1) Siekiant įgyvendinti pastangas sukurti vieną bendrą geležinkelio transporto paslaugų rinką, kurias inicijavo 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros [5], būtina sukurti bendrą saugos geležinkeliuose norminę bazę. Iki šiol valstybės narės yra sukūrusios daugiausia nacionalinėms linijoms taikomas savas saugos taisykles ir standartus, grindžiamus nacionalinėmis techninėmis ir eksploatavimo koncepcijomis. Tuo pačiu metu principų, požiūrių ir kultūriniai skirtumai apsunkino galimybę įveikti technines kliūtis ir pradėti vykdyti tarptautinę transporto veiklą.

(2) Direktyva 91/440/EEB, 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo [6] ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva

[1] OL C 126, E, 2002 5 28, p. 332.
[2] OL C 61, 2003 3 14, p. 131.
[3] OL C 66, 2003 3 19, p. 5.
[4] 2003 m. sausio 14 d. Europos Parlamento pateikta nuomonė (OL C 38 E, 2004 2 12, p. 92), 2003 m. birželio 26 d. Bendroji Tarybos pozicija (OL C 270 E, 2003 11 11, p. 25) ir 2003 m. spalio 23 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2004 m. balandžio 22 d. Europos Parlamento įstatyminė rezoliucija ir 2004 m. balandžio 26 d. Tarybos sprendimas.
[5] OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2001/12/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 1).
[6] OL L 143, 1995 6 27, p. 70. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB (OL L 75, 2001 3 15, p. 26.)

▼B

2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo ([1]) numato pirmuosius žingsnius Europos geležinkelių transporto rinkos reguliavimo srityje, atveriant rinką tarptautinėms prekių vežimo geležinkeliais paslaugoms. Vis dėlto nuostatos saugos srityje pasirodė esančios nepakankamos, o ir saugos reikalavimų skirtumai išlieka, kas kenkia optimaliam Bendrijos geležinkelio transporto funkcionavimui. Ypač svarbu suderinti saugos taisyklių turinį, geležinkelio įmonių saugos sertifikavimą, saugos institucijų uždavinius ir vaidmenį bei eismo įvykių tyrimą.

(3) Daugelyje valstybių narių metro, tramvajų ir kitokio bėginio transporto sistemų veiklą reglamentuoja vietinės arba regioninės saugos taisyklės, jas dažnai prižiūri vietos arba regiono valdžios institucijos, o sąveikos ar licencijavimo Bendrijoje reikalavimai tų sistemų neapima. Be to, tramvajų eismą dažnai reglamentuoja teisės aktai dėl eismo saugumo keliuose ir todėl į saugos geležinkeliuose taisykles tramvajai gali būti neįtraukti. Dėl šių priežasčių ir vadovaujantis subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, valstybės narėms reiktų leisti tokias vietinės reikšmės geležinkelių transporto sistemas išbraukti iš šios direktyvos taikymo srities.

(4) Bendrijos geležinkelių transporto sistemos saugos lygis apskritai yra aukštas, ypač palyginus su kelių transportu. Svarbu pažymėti, kad per dabartinį restruktūrizavimo etapą, per kurį bus atskiriamos anksčiau buvusių bendrų geležinkelio įmonių funkcijos ir kuris pastūmės geležinkelių transporto sektorių nuo vidinės prie viešosios kontrolės, saugos klausimai yra nagrinėjami mažiausiai. Tada, kai atitinkamai praktiškai įmanoma ir įvertinant geležinkelio transporto priemonių konkurencingumą, sauga turėtų būti toliau tobulinama, atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą.

(5) Visi geležinkelių transporto sistemos eksploatuotojai, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, turėtų būti visiškai atsakingos už sistemos saugą, kiekvienas už savo dalį. Kai tik tikslinga, jie turėtų bendradarbiauti pavojaus kontrolės priemonių įgyvendinimo srityje. Valstybės narės turėtų aiškiai skirti tiesioginę atsakomybę už saugą ir saugos institucijų uždavinį parengti nacionalinę saugos norminę bazę bei prižiūrėti veikiančių subjektų veiklą.

(6) Infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atsakomybė už geležinkelių transporto sistemų eksploatavimą nekliudo kitiems subjektams — gamintojams, techninės priežiūros atlikėjams, vagonų tvarkytojams, paslaugų teikėjams ir perkančiosioms įmonėms — prisiimti atsakomybę už savo produktus arba

([1]) OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos sprendimu 2002/844/EB (OL L 289, 2002 10 26, p. 30).

▼B

paslaugas pagal 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvos 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos ([1]) ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos ([2]) arba kitų svarbių Bendrijos teisės aktų nuostatas.

(7) Transeuropinių geležinkelių tinklų posistemių saugos reikalavimai yra nustatyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB. Vis dėlto tos direktyvos nenustato bendrųjų reikalavimų sistemos lygmeniu ir išsamiai nenagrinėja saugos reglamentavimo, valdymo ir priežiūros. Techninėse sąveikos specifikacijose (TSS) nustačius minimaliuosius posistemių saugos lygius, vis svarbiau bus nustatyti ir saugos tikslus sistemos lygmeniu.

(8) Palaipsniui turėtų būti įvedami bendrieji saugos tikslai (BST) ir bendrieji saugos būdai, (BSB) siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikytas aukštas saugos lygis, o tada ir ten, kur būtina ir praktiškai įmanoma, — pagerintas. Juose turėtų būti numatytos saugos lygio ir veikiančių subjektų veiklos įvertinimo Bendrijos ir valstybių narių lygmeniu priemonės.

(9) Informacijos apie geležinkelių transporto sistemos saugą trūksta ir ji paprastai nėra viešai prieinama. Todėl siekiant įvertinti, ar ta sistema atitinka BST, bei palengvinti saugos geležinkeliuose veiklos stebėseną, būtina nustatyti bendruosius saugos rodiklius (BSR). Vis dėlto pereinamojo laikotarpio metu gali būti taikomi nacionaliniai BSR apibrėžimai ir todėl sudarant pirmąjį BSR paketo projektą, turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į BSR bendrųjų apibrėžimų tobulinimo lygmenį.

(10) Nacionalinės saugos taisyklės, kurios dažnai yra pagrįstos nacionaliniais techniniais standartais, turėtų būti laipsniškai pakeičiamos taisyklėmis, pagrįstomis TSS įvestais bendraisiais standartais. Naujų konkrečių nacionalinių taisyklių, kurios nėra pagrįstos tokiais bendraisiais standartais, įvedimas turėtų būti minimalus. Naujos nacionalinės taisyklės turėtų atitikti Bendrijos teisės aktus ir turėtų palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo. Todėl prieš kuriai nors valstybei narei priimant nacionalinę saugos taisyklę, pagal kurią reikalaujama aukštesnio saugos lygio, nei to reikalauja BST, visos suinteresuotos šalys turėtų pasitarti. Tokiais atvejai naujos taisyklės projektą turėtų išnagrinėti Komisija, kuri turėtų priimti sprendimą, jei paaiškėtų, jog taisyklės projektas neatitinka Bendrijos teisės aktų arba sukuria savavališko diskriminavimo priemones ar paslėptus geležinkelių transporto tarp valstybių narių apribojimus.

(11) Dabartinė padėtis, kuriai esant savo vaidmenį ir toliau atlieka nacionalinės saugos taisyklės, turėtų būti laikoma pereinamojo laikotarpio stadija, kada galiausiai artėjama prie padėties, kuriai esant bus taikomos europietiškos taisyklės.

([1]) OL L 235, 1996 9 17, p. 6.
([2]) OL L 110, 2001 4 20, p. 1.

▼B

(12) BST, BSB ir BSR tobulinimas bei poreikis palengvinti artėjimą prie vieningo požiūrio į saugą geležinkeliuose suformavimo reikalauja techninės paramos Bendrijos lygmeniu. Europos geležinkelių Agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 881/2004 ([1]), yra įkurta tam, kad išleistų rekomendacijas dėl BST, BSB ir BSR, toliau derintų priemones ir kontroliuotų saugos Bendrijos geležinkeliuose tobulinimą.

(13) Vykdydami savo pareigas ir atsakomybę, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų įgyvendinti Bendrijos reikalavimus atitinkančią ir bendruosius elementus turinčią saugos valdymo sistemą. Informacija saugos klausimais ir apie saugos valdymo sistemos įgyvendinimą turėtų būti pateikiama aptariamosios valstybės narės saugos institucijai.

(14) Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta į faktą, kad 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo ([2]) ir svarbios atskiros direktyvos yra be išimties taikomos geležinkelių transporte dirbančių darbuotojų sveikatos apsaugai ir saugai darbe. Saugos valdymo sistemoje turėtų būti atsižvelgta ir į 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo ([3]).

(15) Siekiant užtikrinti aukštą saugos geležinkeliuose lygį ir vienodas sąlygas visoms geležinkelio įmonėms, joms turėtų būti taikomi tie patys saugos reikalavimai. Saugos sertifikatas turėtų būti įrodymu, kad geležinkelio įmonė įsteigė savo saugos valdymo sistemą ir pajėgia laikytis atitinkamų saugos standartų ir taisyklių. Dėl tarptautinio pervežimo paslaugų turėtų pakakti to, kad saugos valdymo sistema būtų patvirtinama vienoje valstybėje narėje, o patvirtinimui būtų suteikiamas pripažinimas Bendrijos mastu. Antra vertus, dėl to, kad laikomasi nacionalinių taisyklių, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti taikomas papildomas sertifikavimas. Galutiniu tikslu turėtų būti visoje Bendrijoje galiojančio bendro saugos sertifikato sukūrimas.

(16) Greta saugos sertifikate nustatytų saugos reikalavimų licencijuotos geležinkelio įmonės turėtų laikytis nacionalinių reikalavimų, derančių su Bendrijos teisės aktais ir taikomų nediskriminuojant, siejant su sveikatos, saugos ir socialinėmis sąlygomis, įskaitant teisės aktų nuostatas dėl vairavimo laiko, bei darbuotojų ir vartotojų teisėmis kaip numatyta Direktyvos 95/18/EB 6 ir 12 straipsniuose.

([1]) Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 3.
([2]) OL L 183, 1989 6 29, p. 1.
([3]) OL L 235, 1996 9 17, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2003/29/EB (OL L 90, 2003 4 8, p. 47).

▼B

(17) Kiekvieno geležinkelių infrastruktūros valdytojo pagrindinė atsakomybė yra saugus jo geležinkelių tinklo projektavimas, techninė priežiūra ir valdymas. Kartu su geležinkelio įmonių saugos sertifikavimu geležinkelių infrastruktūros valdytojui turėtų būti taikoma nuostata, kad jo saugos sistemai valdyti institucija turėtų suteikti įgaliojimus saugos srityje bei kitos nuostatos tam, kad būtų laikomasi saugos reikalavimų.

(18) Valstybės narės turėtų dėti pastangas, kad padėtų pareiškėjams, pageidaujantiems patekti į rinką kaip geležinkelio įmonės. Pirmiausia jos turėtų pateikti informaciją ir nedelsiant veikti dėl prašymų saugos sertifikavimo klausimais. Tarptautines pervežimo paslaugas teikiančioms geležinkelio įmonėms yra svarbu, kad skirtingose valstybėse narėse būtų panaši tvarka. Nors galimoje numatyti ateityje saugos sertifikate bus nacionalinės dalys, vis dėlto turėtų būti įmanoma suvienodinti jų bendrąsias dalis ir palengvinti vieningo sertifikato pavyzdžio kūrimą.

(19) Traukinio personalo sertifikavimas ir leidimų leisti eksploatuoti naudojamus riedmenis įvairiuose nacionaliniuose tinkluose išdavimas naujiems subjektams dažnai yra neįveikiamos kliūtys. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad mokymo priemonės ir nacionalinių taisyklių reikalavimams vykdyti būtinas traukinio personalo sertifikavimas būtų prieinamas geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraiškas saugos sertifikatui gauti. Turėtų būti nustatyta bendra leidimų eksploatuoti naudojamus riedmenis išdavimo tvarka.

(20) Traukinių mašinistų vairavimo laiko trukmė ir poilsio pertraukos bei traukinio personalas, atliekantis saugos srities užduotis, turi svarbią įtaką geležinkelių transporto sistemos saugos lygiui. Šie aspektai nustatyti Sutarties 137-139 straipsniuose ir jau yra Sektorių dialogo komiteto, įsteigto pagal Komisijos sprendimą 98/500/EB ([1]), ir socialinių partnerių derybų objektas.

(21) Saugios Bendrijos geležinkelių transporto sistemos plėtra reikalauja, kad būtų nustatytos suvienodintos atitinkamų licencijų išdavimo sąlygos traukinių mašinistams ir saugos užduotis atliekančiam lydinčiajam personalui, dėl kurių Komisija paskelbė apie ketinimą artimiausioje ateityje pasiūlyti papildomus teisės aktus. Viso kito personalo, atsakingo už pagrindines užduotis saugos srityje, kvalifikaciniai reikalavimai jau yra išsamiau nurodyti Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB.

(22) Kaip dalis naujos bendros saugos geležinkeliuose kontrolės sistemos dalis saugai geležinkeliuose kontroliuoti ir prižiūrėti visose valstybėse narėse turėtų įsteigtos nacionalinės institucijos. Siekiant palengvinti jų bendradarbiavimą Bendrijos lygmeniu, joms turėtų būti duotas toks pat mažiausias užduočių skaičius ir

([1]) 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas 98/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo (OL L 225, 1998 8 12, p. 27).

▼B

atsakomybė. Nacionalinėms saugos institucijoms turėtų būti suteiktas aukštas nepriklausomybės laipsnis. Savo užduotis jos turėtų vykdyti atvirai ir nediskriminuodamos taip, kad padėtų sukurti vieningą Bendrijos geležinkelių transporto sistemą ir turėtų bendradarbiauti siekiant, kad būtų derinami sprendimų priėmimo kriterijai, ir pirmiausia - dėl tarptautinio pervežimo paslaugas teikiančių geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo.

(23) Katastrofos geležinkeliuose įvyksta retai. Vis dėlto jų pasekmės gali būti pražūtingos ir sukelti visuomenės susirūpinimą dėl geležinkelių transporto sistemos saugos. Todėl siekiant išvengti pasikartojimo, visi tokie eismo įvykiai turėtų būti ištiriami saugos požiūriu, o tyrimų rezultatai turėtų būti paviešinami. Kitos avarijos ir riktai galėtų būti svarbiais galimų katastrofų ženklais ir, kai būtina, turėtų būti saugos tyrimų objektu.

(24) Saugos tyrimas turėtų vykti atskirai nuo to paties įvykio teisminio tyrimo, suteikiant galimybę jo metu susipažinti su daiktiniais įrodymais ir liudytojų parodymais. Jį turėtų atlikti nuolat veikianti, nuo geležinkelių transporto sektoriuje veikiančių subjektų nepriklausoma institucija. Institucija turėtų veikti taip, kad būtų išvengta bet kokių interesų konflikto ir bet kokio galimo įtraukimo į tiriamųjų įvykių priežastis; ir pirmiausia, jeigu organizacine ir teisine struktūra ji yra glaudžiai susijusi su nacionaline saugos arba geležinkelių transporto sistemos kontrolės institucija, jos funkcinei nepriklausomybei tai neturėtų daryti įtakos. Jos tyrimai turėtų būti atliekami kaip galima atviriau. Kiekvienam įvykiui tirti tiriančioji įstaiga turėtų įsteigti atitinkamą tyrimo grupę, turinčią būtiną patirtį, kurios reikia, kad būtų nustatytos tiesioginės ir netiesioginės įvykio priežastys.

(25) Tyrimų ataskaitos ir bet kokios išvados ir rekomendacijos pateikia svarbią informaciją tolesniam saugos geležinkeliuose tobulinimui ir turėtų būti paviešinamos Bendrijos lygmeniu. Tie, kam saugos rekomendacijos skirtos, turėtų jas vykdyti ir tyrimo institucijai atsiskaityti apie veiksmus, kurių buvo imtasi.

(26) Kadangi pasiūlytų veiksmų tikslų, o būtent: derinti valstybėse narėse veiklą, susijusią su saugos kontrole ir priežiūra, eismo įvykių tyrimu ir bendrų saugos tikslų, bendrų saugos būdų, bendrų saugos rodiklių ir bendrų saugos sertifikatų reikalavimais nustatymu Bendrijos lygmeniu, valstybės narės atskirai negali visiškai pasiekti, o dėl veiksmų masto jie yra lengviau pasiekiami Bendrijos lygmeniu, Bendrija, vadovaudamasi subsidiarumo principu kaip nustatyta Sutarties 5 straipsnyje, gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą ši direktyva nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant tų tikslų.

▼B

(27) Priemonės, būtinos šios direktyvos įgyvendinimui, turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgaliojimais tvarką ([1]).

(28) Šia direktyva siekiama pertvarkyti ir sujungti svarbius Bendrijos teisės aktus dėl saugos geležinkeliuose. Todėl nuostatos dėl geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo, anksčiau išdėstytos Direktyvoje 2001/14/EB, turėtų būti panaikintos kartu su visomis nuorodomis į saugos sertifikavimą. Direktyvoje 95/18/EB buvo nustatyti dirbančio personalo kvalifikacijos saugos srityje reikalavimai ir riedmenų saugos reikalavimai, kuriuos apima šia direktyva nustatyti reikalavimai dėl saugos sertifikavimo, ir todėl jie nebeturėtų būti licencijavimo reikalavimų dalimi. Kad licencijuota geležinkelio įmonė galėtų patekti į geležinkelių infrastruktūrą, ji turėtų turėti saugos sertifikatą.

(29) Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl baudų, taikomų pažeidus šios direktyvos nuostatas, skyrimo ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Tos baudos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

ĮŽANGINĖS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas — užtikrinti saugos Bendrijos geležinkeliuose plėtrą ir tobulinimą bei užtikrinti geresnes galimybes patekti į geležinkelių transporto paslaugų rinką, taikant tokias priemones:

a) suderinant valstybių narių kontrolės struktūrą;

b) nustatant veikiančių subjektų atsakomybę;

c) siekiant geriau suderinti nacionalines taisykles, nustatyti bendruosius saugos tikslus ir bendruosius saugos būdus;

d) reikalaujant kiekvienoje valstybėje narėje įsteigti saugos instituciją ir avarijų ir riktų tyrimo instituciją;

e) nustatant bendruosius geležinkelių saugos valdymo, kontrolės ir priežiūros principus.

([1]) OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

▼B

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma valstybių narių geležinkelių transporto sistemai, kuri gali būti suskirstoma į struktūrines ir eksploatavimo posistemes. Direktyva apima saugos reikalavimus, taikomus visai sistemai, įskaitant geležinkelių infrastruktūros saugos valdymą, eismo valdymą bei geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų tarpusavio sąveiką.

2. Iš priemonių, kurias valstybės narės patvirtina įgyvendindamos šią direktyvą, jos gali išbraukti:

a) metro, tramvajų ir kitas bėginio transporto sistemas;

b) tinklus, kurie funkciniu požiūriu yra atskirti nuo likusios geležinkelių transporto sistemos dalies ir yra skirti tik vietinių, miesto ar priemiestinių keleivių pervežimo paslaugoms teikti bei vien tik tuose tinkluose veikiančias geležinkelio įmones;

c) privačią geležinkelių infrastruktūrą, kurią naudoja vien tik infrastruktūros savininkas savoms pervežimo operacijoms vykdyti;

▼M2

d) transporto priemones, kurios laikomos paveldu ir naudojamos nacionaliniuose tinkluose, jei tai atitinka nacionalines saugumo taisykles ir reglamentavimą, siekiant užtikrinti saugų tokių transporto priemonių judėjimą;

e) geležinkelius, kurie yra paveldo objektas, muziejinius ir turistinius geležinkelius, kurie eksploatuojami savo tinkle, įskaitant dirbtuves arba transporto priemones, kurie yra tokio geležinkelio nuosavybė arba yra nuo jo priklausomi, arba darbuotojus, kurie dirba tokiame geležinkelyje.

▼B

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje taikomi tokie apibrėžimai:

a) „geležinkelių transporto sistema“ — tai struktūrinių ir eksploatavimo posistemių visuma, kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB, bei visos tos sistemos valdymas ir eksploatavimas;

b) „geležinkelių infrastruktūros valdytojas“ — tai institucija ar įmonė, arba jos dalis, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą ir techninę priežiūrą kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės bei saugos sistemų valdymą. Geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskiriamos skirtingoms institucijoms arba įmonėms;

c) „geležinkelio įmonė“ — tai geležinkelio įmonė kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/14/EB ir bet kuri valstybinė ar privati įmonė, kurios veiklos sritis — teikti prekių ir (arba) keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugas, ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia vien tik traukos paslaugas;

▼B

d) „techninės sąveikos specifikacijos (TSS)“ — tai specifikacijos, apimančios kiekvieną posistemę ar jos dalį, kad būtų laikomasi pagrindinių reikalavimų ir užtikrinama transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos ir paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveika kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB;

e) „bendrieji saugos tikslai (BST)“ — tai pavojaus priimtinumo kriterijais išreikšti saugos lygiai, kuriuos turi pasiekti bent jau skirtingos geležinkelių transporto sistemos dalys (pvz., paprastųjų geležinkelių transporto sistema, greitųjų geležinkelių transporto sistema, ilgieji geležinkelio tuneliai ar linijos, naudojamos vien tik prekių vežimui) ir visa sistema apskritai;

f) „bendrieji saugos būdai (BSB)“ — tai būdai, kurie turi būti sukurti tam, kad būtų apibūdinama, kaip yra įvertinami saugos lygiai, saugos tikslų pasiekimas ir kaip laikomasi kitų saugos reikalavimų;

g) „saugos institucija“ — tai nacionalinė institucija, kuriai patikėtos saugos geležinkeliuose užduotys pagal šią direktyvą, arba bet kuri dvišalė institucija, kuriai valstybės narės patikėjo šias užduotis, siekdamos užtikrinti vieningą specializuotų tarptautinių infrastruktūrų saugos režimą;

h) „nacionalinės saugos taisyklės“ — tai visos taisyklės, kurios apima valstybės narės lygiu įvestus geležinkelių saugos reikalavimus ir taikomos daugiau nei vienai geležinkelio įmonei, nepriklausomai nuo tas taisykles išleidžiančios institucijos;

▼C1

i) „saugos valdymo sistema“ — tai infrastruktūros valdytojo arba geležinkelio įmonės sukurta struktūra ir priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti saugų valdytojo ar įmonės veiklos valdymą;

▼B

j) „atsakingas tyrėjas“ — tai asmuo, atsakingas už eismo įvykio tyrimo organizavimą, vykdymą ir kontrolę;

k) „avarija“ — tai nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba aiški tokių įvykių virtinė, sukelianti žalingus padarinius; avarijos skirstomos taip: susidūrimai, nuriedėjimai nuo bėgių, avarijos pervažose, dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, kurių metu nukentėjo žmonės, gaisrai ir kiti;

l) „katastrofos“ — tai bet kurie traukinių susidūrimai ar traukinių nuriedėjimai nuo bėgių, dėl kurių žuvo ne mažiau kaip vienas asmuo ar buvo sužaloti penki ar daugiau asmenų, arba buvo padaryta didelė žala riedmenims, infrastruktūrai arba aplinkai bei bet kuris kitas panašus eismo įvykis, padaręs akivaizdžią įtaką saugos geležinkeliuose kontrolei ar saugos valdymui; „didelė žala“ — tai žala, kurios visą mastą tiriančioji institucija iškart gali įvertinti esant ne mažesniu kaip 2 milijonai eurų;

m) „riktas“ — tai bet koks įvykis, susijęs su traukinių eksploatavimu ir paveikiantis eksploatavimo saugą, išskyrus avarijas arba katastrofas;

▼B

n) „tyrimas“ — tai procesas, atliekamas siekiant užkirsti kelią kitai avarijai arba riktui, apimantis informacijos surinkimą ir analizę, išvadų padarymą, įskaitant priežasčių nustatymą, ir tam tikrais atvejais — saugos rekomendacijų pateikimą;

o) „priežastys“ — tai veiksmai, neveikimas, įvykiai ar sąlygos arba jų derinys, kuris baigėsi avarija arba riktu;

p) „Agentūra“ — tai Europos geležinkelių agentūra, Bendrijos saugos geležinkeliuose ir sąveikos agentūra;

q) „notifikuotosios institucijos“ — tai institucijos, kurios atsako už sąveikos sudedamųjų dalių atitikties arba tinkamumo naudoti įvertinimą arba EB procedūrų, skirtų posistemių patikrai, įvertinimą kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB;

r) „sąveikos sudedamosios dalys“ — tai bet kuri įrengimo nedaloma sudedamoji dalis, sudedamųjų dalių grupė, mazgas ar sukomplektuotas blokas, įtrauktas arba numatomas įtraukti į posistemę, nuo kurių tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso transeuropinės greitųjų geležinkelių transporto sistemos arba paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveika kaip apibrėžta Direktyvoje 96/48/EB ir Direktyvoje 2001/16/EB. „Sudedamoji dalis“ savo prasme apima ir materialius, ir nematerialius objektus, pvz., programinę įrangą;

▼M2

s) „valdytojas“ — geležinkelių transporto priemonę pagal paskirtį eksploatuojantis fizinis ar juridinis asmuo, kuris yra jos savininkas ar turi teisę ją naudoti, ir yra įregistruotas tokiu statusu 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/57/EB dėl Bendrijos geležinkelių sistemos sąveikos (nauja redakcija) ([1]) (toliau – Geležinkelių sąveikos direktyva) 33 straipsnyje nurodytame nacionaliniame transporto priemonių registre;

t) „už priežiūrą atsakingas subjektas“ — už transporto priemonę atsakingas subjektas, įregistruotas tokiu statusu nacionaliniame transporto priemonių registre;

u) „transporto priemonė“ — geležinkelių transporto priemonė, ant savo ratų važiuojanti geležinkelių linijomis, naudojanti trauką ar jos nenaudojanti. Transporto priemonę sudaro vienas ar kelis struktūriniai ir funkciniai posistemiai ar tokių posistemių dalys.

▼B

II SKYRIUS

SAUGOS TOBULINIMAS IR VALDYMAS

4 straipsnis

Saugos geležinkeliuose plėtra ir tobulinimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad sauga geležinkeliuose apskritai būtų valdoma ir ten, kur pagrįstai praktiškai įmanoma, nuolat tobulinama,

([1]) OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

▼B

atsižvelgiant į Bendrijos teisės aktų ir mokslo ir technikos pažangos raidą bei teikiant pirmenybę katastrofų prevencijai.

Valstybės narės užtikrina, kad saugos taisyklės būtų nustatomos, taikomos ir įsigaliotų atvirai ir nediskriminuojant, skatinant vieningos Europos geležinkelių transporto sistemos plėtrą.

2. Valstybės narės užtikrina, kad įvedant priemones saugai geležinkeliuose plėtoti ir tobulinti, būtų vadovaujamasi sisteminiu požiūriu.

3. Valstybės narės užtikrina, kad atsakomybė už saugų geležinkelių transporto sistemos eksploatavimą ir su tuo susijusių pavojų kontrolę būtų priskirta geležinkelių infrastruktūros valdytojams ir geležinkelio įmonėms, įpareigojant juos įgyvendinti būtinas pavojaus kontrolės priemones, tam tikrais atvejais bendradarbiaujant tarpusavyje, taikyti nacionalines saugos taisykles ir standartus bei vadovaujantis šia direktyva, įkurti saugos valdymo sistemas.

Nepažeidžiant civilinės atsakomybės pagal valstybių narių teisės aktų reikalavimus, kiekvienam geležinkelių infrastruktūros valdytojui ir geležinkelio įmonei priskiriama atsakomybė už jam priklausančią sistemos dalį ir saugią jos veiklą, įskaitant medžiagų tiekimą ir sutarčių dėl paslaugų su vartotojais, klientais, darbuotojais ir trečiosiomis šalimis sudarymą.

4. Visa tai nepažeidžia kiekvieno gamintojo, eksploatavimo paslaugų tiekėjo, ►M2 valdytojas ◄, techninės priežiūros teikėjo ir perkančiosios įmonės atsakomybės užtikrinti, kad riedmenys, įranga, priedai, įtaisai ir teikiamos paslaugos atitiktų konkrečius reikalavimus ir konkrečias naudojimo sąlygas taip, kad geležinkelio įmonė ir (arba) geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėtų juos paleisti saugiai eksploatuoti.

5 straipsnis

Bendrieji saugos rodikliai

1. Siekdamos palengvinti įvertinimą, ar yra pasiekti BSR, ir numatyti bendrą saugos geležinkeliuose bendrosios raidos stebėseną, iš 18 straipsnyje nurodytų saugos institucijų metinių ataskaitų valstybės narės surenka informaciją apie bendruosius saugos rodiklius (BSR).

Pirmasis BSR ataskaitinis laikotarpis yra 2006 m.; apie jų vykdymą atsiskaitoma metinėje ataskaitoje ateinančiais metais.

BSR nustatomi taip, kaip nurodyta I priede.

▼M2

2. Iki 2009 m. balandžio 30 d. I priedas yra peržiūrimas, pirmiausiai siekiant į jį įtraukti bendrųjų saugos rodiklių (BSR) bendras sąvokų apibrėžtis ir bendrus nuostolių dėl avarijų skaičiavimo metodus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B

6 straipsnis

Bendrieji saugos būdai

▼M2

1. Pirmąją bendrųjų saugos būdų (BSB) grupę, apimančią bent jau 3 dalies a punkte aprašytus būdus, Komisija priima iki 2008 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Antrąją BSB grupę, apimančią likusius 3 dalyje aprašytus būdus, Komisija priima iki 2010 m. balandžio 30 d. Jie skelbiami *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas jas papildant, patvirtinamos taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B

2. BSB ir pataisytų BSB projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.

BSB projektas yra parengiamas išnagrinėjus dabartinius valstybėse narėse galiojančius būdus.

3. BSB apibūdina, kaip yra įvertinamas pasiektas saugos lygis ir saugos tikslai bei kaip laikomasi kitų saugos reikalavimų, parengiant ir nustatant:

a) pavojaus analizės ir įvertinimo būdus,

b) būdus, įvertinančius kaip laikomasi pagal 10 ir 11 straipsnius išduotų saugos sertifikatų ir įgaliojimų saugos srityje reikalavimų;

ir

▼M2

c) tuo mastu, kokiu jų dar neapima TSS – būdus patikrinti, ar geležinkelių transporto sistemos struktūrinių posistemių eksploatavimas ir jų priežiūra atliekama vadovaujantis susijusiais esminiais reikalavimais.

4. BSB reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į įgytą jų taikymo patirtį ir pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą bei 4 straipsnio 1 dalyje nustatytus valstybių narių įsipareigojimus. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B

5. Atsižvelgdamos į BSB priėmimą ir jų pataisymus, valstybės narės parengia visus būtinus jų nacionalinių saugos taisyklių pakeitimus.

7 straipsnis

Bendrieji saugos tikslai

1. BST rengiami, tvirtinami ir keičiami pagal šiame straipsnyje nustatytą tvarką.

2. BST ir pataisytų BST projektus parengia Agentūra, vadovaudamasi įpareigojimais, patvirtintais laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos.

▼B

3. ►M2 Pirmasis BST projekto paketas grindžiamas valstybių narių esamų tikslų ir veiklos rodiklių saugos srityje analize ir juo užtikrinama, kad jokioje valstybėje narėje esami geležinkelių sistemos veiklos rodikliai saugos srityje nepablogėtų. Komisija jį priima iki 2009 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Antrasis BST projekto paketas grindžiamas patirtimi, įgyta kuriant ir įgyvendinant pirmąjį BST paketą. Jame numatomos visos prioritetinės sritys, kuriose sauga turi būti toliau stiprinama. Komisija jį priima iki 2011 m. balandžio 30 d. ir jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. ◄

Visi siūlymai dėl BST ir pataisytų BST projektų atspindi 4 straipsnio 1 dalyje nustatytus valstybių narių įsipareigojimus. Prie tokių pasiūlymų pridedamas apskaičiuotų išlaidų ir naudos įvertinimas, nurodant jų tikėtiną įtaką visiems veikiantiems subjektams bei susijusiems ekonominiams atstovams bei jų įtaką visuomeninio pavojaus priimtinumui. Į pasiūlymus įtraukiamas laipsniško įgyvendinimo grafikas, ten, kur būtina, pirmiausia atsižvelgiant į jų taikymui reikalingų investicijų pobūdį ir mastą. Juose išanalizuojama galima BST įtaka posistemėms ir tam tikrais atvejais į juos įtraukiami logiškai išplaukiantys pasiūlymai dėl BST pakeitimo.

4. BST nustato pavojaus priimtinumo kriterijais išreikštus saugos lygius, kuriuos turi pasiekti bent jau įvairios geležinkelių transporto sistemos dalys bei visa sistema kiekvienoje valstybėje narėje:

a) individualaus pavojaus, susijusio su keleiviais, personalu (įskaitant rangovų personalą), pervažų naudotojais ir kitais subjektais bei nepažeidžiant dabartinių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės — individualaus pavojaus, susijusio su leidimo neturinčių asmenų buvimu geležinkelio įmonės patalpose, lygius;

b) pavojaus visuomenei lygius.

▼M2

5. BST reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į pasaulinę saugos geležinkeliuose raidą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B

6. Valstybės narės patvirtina visus būtinus jų nacionalinių taisyklių pakeitimus, siekdamos, kad būtų pasiekti bent jau BST, o taip pat ir pataisyti BST pagal prie jų pridėtus įgyvendinimo grafikus. Apie tas taisykles jos praneša Komisijai vadovaudamosi 8 straipsnio 3 dalimi.

▼B

8 straipsnis

Nacionalinės saugos taisyklės

1. Taikydamos šią direktyvą, valstybės narės nustato privalomas nacionalines saugos taisykles ir užtikrina, kad jos būtų paskelbtos ir prieinamos visiems infrastruktūros valdytojams, geležinkelio įmonėms, pareiškėjams saugos sertifikatui gauti ir pareiškėjams suteikti įgaliojimus saugos srityje aiškia, aptariamosioms šalims suprantama kalba.

2. Iki 2005 m. balandžio 30 d. valstybės narės praneša Komisijai apie galiojančias atitinkamas nacionalines saugos taisykles taip, kaip nurodyta II priede, ir nurodo jų taikymo sritį.

Be to, pranešime pateikiama informacija apie principinį taisyklių turinį, pateikiant nuorodas į juridinius tekstus, apie teisės aktų formą ir apie įstaigą ar organizaciją, kuri atsako už jų paskelbimą.

3. Ne vėliau kaip praėjus ketveriems metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo, pagal straipsnio 1 dalies nuostatas Agentūra įvertina nacionalinių saugos taisyklių paskelbimo ir galimybės su jomis susipažinti būdą. Taip pat ji teikia Komisijai atitinkamas rekomendacijas dėl tokių taisyklių skelbimo, siekiant, kad būtų palengvintos galimybės susipažinti su atitinkama informacija.

4. Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie bet kokius nacionalinių saugos taisyklių, apie kurias buvo pranešta, pakeitimus ir apie bet kokias naujas tokias taisykles, kurios galėjo būti priimtos, nebent tos taisyklės būtų susijusios su TSS įgyvendinimu.

5. Siekdama išlaikyti kiek galima mažesnį įvedamų naujų konkrečių nacionalinių taisyklių skaičių ir tuo užkirsti kelią vėliau dėl to kylančioms kliūtims bei siekdama palaipsniui suvienodinti saugos taisykles, Komisija kontroliuoja, kaip valstybės narės įveda naujas nacionalines taisykles.

6. Jeigu, priėmus BST, valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, pagal kurias būtų reikalaujama aukštesnio saugos lygio nei esantis pagal BST, arba jeigu valstybė narė numato įvesti naujas saugos taisykles, kurios galėtų paveikti kitų valstybių narių geležinkelio įmonių veiklą aptariamosios valstybės narės teritorijoje, valstybė narė tinkamu laiku konsultuojasi su visomis suinteresuotomis šalimis ir taiko straipsnio 7 dalyje numatytą tvarką.

7. Valstybė narė pateikia saugos taisyklių projektą Komisijai išnagrinėti, nurodydama jų įvedimo priežastis.

Jeigu Komisija nustato, kad saugos taisyklių projektas yra nesuderinamas su BSB arba su nuostata pasiekti bent jau BST, arba kad jas sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos priimamas aptariamajai valstybei narei skirtas sprendimas.

Jeigu Komisija rimtai abejoja dėl saugos taisyklių projekto suderinamumo su BSB arba dėl galimybių pasiekti BST, arba mano, kad taisykles sudaro savavališkos diskriminuojančios priemonės arba paslėptas pervežimo geležinkeliais tarp valstybių narių veiklos apribojimas, Komisija nedelsdama apie tai praneša aptariamajai valstybei narei, kuri sustabdo taisyklių patvirtinimą, įsigaliojimą arba įgyvendinimą tol, kol laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos per šešis mėnesius nėra priimamas sprendimas.

▼B

9 straipsnis

Saugos valdymo sistemos

1. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės įsteigia savas saugos valdymo sistemas, siekdamos užtikrinti, kad geležinkelių transporto sistema pasiektų bent jau BST, kad sistema atitiktų 8 straipsnyje ir II priede aprašytas nacionalines saugos taisykles bei atitiktų TSS nustatytus saugos reikalavimus ir siekdamos užtikrinti, kad būtų taikomos atitinkamos BSB dalys.

2. Saugos valdymo sistema atitinka III priede nustatytus reikalavimus ir nurodytus elementus, pritaikytus vykdomos veiklos pobūdžiui, mastui ir kitoms sąlygoms. Ji užtikrina, kad būtų kontroliuojami visi pavojai, susiję su geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės veikla, įskaitant techninę priežiūrą ir medžiagų tiekimą bei rangovų naudojimą. Nepažeisdama esančių nacionalinių ir tarptautinių taisyklių dėl atsakomybės, saugos valdymo sistema tam tikrais atvejais ir kur įmanoma, atsižvelgia į pavojus, kylančius kaip kitų šalių veiklos padarinys.

3. Bet kurio geležinkelių infrastruktūros valdytojo saugos valdymo sistema atsižvelgia į įvairių tinkle veikiančių geležinkelio įmonių veiklos įtaką ir numato nuostatas, leidžiančias visoms geležinkelio įmonėms veikti vadovaujantis TSS ir nacionalinėmis saugos taisyklėmis bei pagal jų saugos sertifikate nustatytas sąlygas. Be to, ši sistema toliau tobulinama, siekiant suderinti geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir visų jo infrastruktūroje veikiančių geležinkelio įmonių avarinių atvejų tvarką.

4. Kasmet iki birželio 30 d. visi geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės pateikia saugos institucijai metinę saugos ataskaitą už prieš tai ėjusius kalendorinius metus. Saugos ataskaitoje pateikiama:

a) informacija apie tai, kaip yra vykdomi visos organizacijos saugos tikslai ir apie saugos planų vykdymo rezultatus;

b) informacija apie nacionalinių saugos rodiklių ir I priede nustatytų BSR tobulinimą tiek, kiek tai svarbu atsiskaitančiai organizacijai;

c) saugos vidaus audito rezultatai;

d) saugos institucijai galinčios būti svarbiomis pastabos dėl geležinkelių eksploatavimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo trūkumų ir veikimo sutrikimų.

III SKYRIUS

SAUGOS SERTIFIKAVIMAS IR ĮGALIOJIMŲ SUTEIKIMAS SAUGOS SRITYJE

10 straipsnis

Saugos sertifikatai

1. Kad geležinkelio įmonė turėtų galimybę naudotis geležinkelių infrastruktūra, ji privalo turėti šiame skyriuje numatytą saugos sertifikatą. Saugos sertifikatas gali būti galiojantis visame valstybės narės geležinkelių tinkle arba tik nustatytoje jos dalyje.

▼M2

Saugos sertifikato paskirtis – įrodyti, kad siekdama kontroliuoti riziką ir teikti saugias transporto paslaugas tinkle, geležinkelio įmonė sukūrė saugos valdymo sistemą ir gali laikytis TSS, kituose atitinkamuose Bendrijos teisės aktuose ir nacionalinėse saugos taisyklėse nustatytų reikalavimų.

▼B

2. Saugos sertifikatas susideda iš:

a) liudijimo, patvirtinančio, kad geležinkelio įmonė priėmė saugos valdymo sistemą taip, kaip aprašyta 9 straipsnyje ir III priede,

ir

▼M2

b) liudijimo, patvirtinančio nuostatų, kurias geležinkelio įmonė priėmė siekdama laikytis konkrečių saugiam paslaugų teikimui atitinkamame tinkle būtinų reikalavimų, pripažinimą. Šie reikalavimai gali apimti TSS ir nacionalinių saugos taisyklių taikymą, įskaitant tinklo eksploatavimo taisykles, personalui išduotų sertifikatų pripažinimą ir leidimą pradėti eksploatuoti geležinkelio įmonių naudojamas transporto priemones. Sertifikavimas grindžiamas geležinkelio įmonės pateiktais dokumentais, apibūdintais IV priede.

▼B

3. Saugos institucija, vadovaudamasi straipsnio 2 dalies nuostatomis, sertifikuoja toje valstybėje narėje, kurioje geležinkelio įmonė pradeda savo veiklą.

Pagal straipsnio 2 dalies nuostatas išduotame sertifikate turi būti tiksliai nurodyta tuo sertifikatu apimama geležinkelių transporto veiklos rūšis ir mastas. Pagal straipsnio 2 dalies a punktą išduotas sertifikatas galioja visoje Bendrijoje toms pačioms vežimo geležinkeliais veikloms.

4. Valstybės narės, kurioje geležinkelio įmonė planuoja eksploatuoti papildomas vežimo geležinkeliais paslaugas, saugos institucija išduoda pagal straipsnio 2 dalies b punktą būtiną papildomą nacionalinį sertifikatą.

5. Saugos sertifikatas atnaujinamas ne rečiau kaip kas penkeri metai geležinkelio įmonės prašymu. Sertifikatas visiškai arba iš dalies atnaujinamas tada, kai tik iš esmės pakinta veiklos rūšis arba jos mastas.

Saugos sertifikato turėtojas nedelsdamas praneša kompetentingai saugos institucijai apie visus pagrindinius atitinkamos saugos sertifikato dalies sąlygų pokyčius. ►C2 Kompetentingai saugos institucijai jis praneša ir tada, kai tik įvedamos naujos personalo kategorijos arba nauji riedmenų tipai. ◄

Saugos institucija gali reikalauti, kad atitinkama saugos sertifikato dalis būtų pakeičiama įvykus esminiams saugos kontrolės sistemos pokyčiams.

Jeigu saugos institucija nustato, kad saugos sertifikato turėtojas nebeatitinka sertifikavimo sąlygų, pagal kurias jam buvo išduotas sertifikatas, ji panaikina sertifikato a ir (arba) b dalį, nurodydama savo sprendimo priežastis. Saugos institucija, panaikinusi pagal straipsnio 4 dalį išduotą papildomą nacionalinį sertifikatą, nedelsdama apie tai praneša saugos institucijai, išdavusiai sertifikatą pagal jos sprendimo 2 dalies a punktą.

▼B

Taip pat saugos institucija privalo panaikinti saugos sertifikatą, jeigu akivaizdu, jog saugos sertifikato turėtojas metus po išdavimo nenaudojo sertifikato numatytais tikslais.

6. Saugos institucija per mėnesį praneša Agentūrai apie straipsnio 2 dalies a punkte nurodytus saugos sertifikatus, kurie buvo išduoti, atnaujinti, papildyti ar panaikinti. Institucija nurodo geležinkelio įmonės pavadinimą ir adresą, išdavimo datą, saugos sertifikato taikymo sritį ir galiojimą, o atšaukimo atveju — ir savo sprendimo priežastis.

7. Iki 2009 m. balandžio 30 d. Agentūra įvertina saugos sertifikavimo eigą ir pateikia Komisijai ataskaitą kartu su rekomendacijomis dėl strategijos, kuria vadovaujantis būtų artėjama prie vieningo Bendrijos saugos sertifikato. Vadovaudamasi rekomendacijomis, Komisija imasi atitinkamų veiksmų.

11 straipsnis

Įgaliojimų saugos srityje suteikimas infrastruktūros valdytojams

1. Kad būtų leista valdyti ir eksploatuoti geležinkelių infrastruktūrą, geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi įgyti įgaliojimus saugos srityje iš valstybės narės, kurioje jis yra įsteigtas, saugos institucijos.

Įgaliojimai saugos srityje susideda iš:

a) įgaliojimų, patvirtinančių, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė saugos valdymo sistemą taip, kaip aprašyta 9 straipsnyje ir III priede,

ir

b) įgaliojimų, patvirtinančių, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas priėmė sąlygas, pagal kurias laikosi konkrečių reikalavimų, būtinų, kad geležinkelių infrastruktūra būtų saugiai projektuojama, prižiūrima ir eksploatuojama, tam tikrais atvejais įskaitant eismo kontrolės ir signalizacijos sistemos techninę priežiūrą ir eksploatavimą.

2. Įgaliojimai saugos srityje atnaujinami geležinkelių infrastruktūros valdytojo prašymu ne rečiau kaip kas penkeri metai. Įgaliojimai visiškai arba iš dalies atnaujinami tada, kai tik įvyksta esminiai infrastruktūros, signalizacijos ar energijos tiekimo arba infrastruktūros eksploatavimo ir techninės priežiūros principų pokyčiai. Įgaliojimų saugos srityje turėtojas apie tokius pokyčius nedelsdamas praneša saugos institucijai.

Saugos institucija gali pareikalauti, kad įgaliojimai saugos srityje būtų peržiūrimi įvykus esminiams pokyčiams saugos kontrolės sistemoje.

Jeigu saugos institucija nustato, kad įgaliotas geležinkelių infrastruktūros valdytojas nebeatitinka įgaliojimų saugos srityje sąlygų, ji panaikina tuos įgaliojimus, nurodydama tokio sprendimo priežastis.

3. Saugos institucija per vieną mėnesį praneša Agentūrai apie suteiktus, atnaujintus, papildytus ar panaikintus įgaliojimus saugos srityje. Pranešime ji nurodo geležinkelių infrastruktūros valdytojo pavadinimą ir adresą, įgaliojimų suteikimo datą, įgaliojimų saugos srityje taikymo sritį ir galiojimą, o panaikinimo atveju — ir tokio sprendimo priežastis.

▼B

12 straipsnis

Reikalavimai paraiškai saugos sertifikatui gauti ir įgaliojimams saugos srityje suteikti

1. Sprendimą dėl paraiškos saugos sertifikatui gauti ar įgaliojimams saugos srityje suteikti saugos institucija priima nedelsdama ir bet kokiu atveju — ne ilgiau kaip per keturis mėnesius po to, kai saugos institucijai buvo pateikta visa reikalaujama informacija ir bet kokia prašyta papildoma informacija. Jeigu pareiškėjo prašoma pateikti papildomą informaciją, tokia informacija pateikiama nedelsiant.

2. Siekiant palengvinti naujų geležinkelio įmonių steigimąsi ir galimybę teikti paraiškas kitų valstybių narių geležinkelio įmonėms, saugos institucija pateikia išsamius paaiškinimus dėl saugos sertifikato gavimo. Institucija išvardija visus 10 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus ir leidžia pareiškėjui susipažinti su visais svarbiais dokumentais.

Konkretūs paaiškinimai pateikiami geležinkelio įmonėms, teikiančioms paraišką saugos sertifikatui, susijusiam su paslaugomis apibrėžtoje ribotoje infrastruktūros dalyje, gauti, tiksliai nurodant aptariamajai daliai galiojančias taisykles.

3. Su dokumentu, paaiškinančiu kaip pateikti paraišką, aprašančiu ir paaiškinančiu saugos sertifikatų reikalavimus ir nurodančiu dokumentų, kurie turi būti pateikiami, sąrašą, pareiškėjams leidžiama susipažinti nemokamai. Visos paraiškos saugos sertifikatams gauti pateikiamos saugos institucijos nurodyta kalba.

13 straipsnis

Galimybė naudotis mokymo priemonėmis

1. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės, teikiančios paraiškas saugos sertifikatui gauti, nešališkai ir nediskriminuojamos turėtų galimybę naudotis traukinių mašinistų ir traukinius lydinčio personalo mokymo priemonėmis tada, kai tik tokie mokymai yra būtini, siekiant įvykdyti reikalavimus saugos sertifikatui gauti.

Į siūlomas paslaugas turi būti įtraukiamas mokymas, kurio metu suteikiamos būtinos žinios apie maršrutus, eksploatavimo taisykles ir tvarką, signalizacijos ir kontrolės komandų sistemą, bei veikiančiuose maršrutuose taikomą avarinių situacijų tvarką.

Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir jų personalas, atliekantis esmines saugos užduotis, turėtų galimybę nešališkai ir nediskriminuojamas naudotis mokymo priemonėmis.

Jeigu į mokymo paslaugas neįeina egzaminas ir pažymėjimų išdavimas, valstybės narės užtikrina, kad geležinkelio įmonės turėtų galimybę gauti tokį pažymėjimą, jeigu jo reikalaujama išduodant saugos sertifikatą.

Saugos institucija užtikrina, kad mokymo paslaugų teikimas arba tam tikrais atvejais — pažymėjimų išdavimas atitiktų TSS arba 8 straipsnyje ir II priede aprašytose nacionalinėse saugos taisyklėse nustatytus saugos reikalavimus.

▼B

2. Jeigu mokymo priemones galima gauti tik naudojantis vienintelės geležinkelio įmonės ar geležinkelių infrastruktūros valdytojo paslaugomis, valstybės narės užtikrina, kad mokymai kitoms geležinkelio įmonėms būtų prieinami pagal sąnaudomis pagrįstą priimtiną ir nediskriminuojančią kainą, kurią nustatant, gali būti numatomas pelnas.

3. Atrenkant naujus traukinių mašinistus, traukinių palydovus ir esmines saugos užduotis vykdantį personalą, geležinkelio įmonės turi turėti galimybę atsižvelgti į bet kokius anksčiau kitose geležinkelio įmonėse gautus mokymus, kvalifikaciją ir įgytą patirtį. Dėl to tokiam personalui suteikiama galimybė susipažinti su visais dokumentais, liudijančiais apie jo mokymą, kvalifikaciją ir patirtį, gauti dokumentų kopijas ir apie juos pranešti.

4. Visais atvejais kiekviena geležinkelio įmonė ir kiekvienas geležinkelių infrastruktūros valdytojas atsako už mokymų lygį ir jo personalo, atliekančio su sauga susijusį darbą, kvalifikaciją taip, kaip nurodyta 9 straipsnyje ir III priede.

▼M1

—————

▼M2

14a straipsnis

Transporto priemonių priežiūra

1. Kiekviena transporto priemonė, prieš pradedant ją eksploatuoti ar naudoti tinkle, turi turėti jai skirtą už priežiūrą atsakingą subjektą; šis subjektas registruojamas nacionaliniame transporto priemonių registre pagal Geležinkelių sąveikos direktyvos 33 straipsnį.

2. Už priežiūrą atsakingas subjektas gali būti geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas arba transporto priemonės valdytojas.

3. Nepažeidžiant 4 straipsnyje nurodytos geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų atsakomybės už saugų traukinio eksploatavimą, subjektas, taikydamas priežiūros sistemą, užtikrina, kad transporto priemonės, už kurių priežiūrą jis yra atsakingas, veiktų saugiai. Šiam tikslui už priežiūrą atsakingas subjektas užtikrina, kad transporto priemonės būtų prižiūrimos atsižvelgiant į:

a) kiekvienos transporto priemonės priežiūros dokumentus

b) galiojančius reikalavimus, įskaitant techninės priežiūros taisykles ir TSS nuostatas.

Už priežiūrą atsakingas subjektas pats atlieka priežiūrą arba naudojasi techninės priežiūros dirbtuvių, su kuriomis sudaryta sutartis, paslaugomis.

4. Kiekvieną už prekinių vagonų priežiūrą atsakingą subjektą sertifikuoja institucija, kuri turi būti akredituota arba pripažinta pagal 5 dalį arba atitinkama nacionalinė saugos institucija. Akreditavimo proceso metu turi būti vadovaujamasi nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais pagal atitinkamus EN 45 000 serijos Europos standartus. Pripažinimo proceso metu taip pat remiamasi nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais.

Jei už priežiūrą atsakingas subjektas yra geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, atitikimą pagal 5 dalį patvirtinamiems reikalavimams patikrina atitinkama nacionalinė saugos institucija vykdydama procedūras, nurodytas 10 ir 11 straipsniuose, ir jis turi būti patvirtintas šiose procedūrose nurodytais sertifikatais.

▼M2

5. Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2010 m. gruodžio 30 d. patvirtina priemonę, kuria sukuriama už prekinių vagonų priežiūrą atsakingo subjekto sertifikavimo sistema. Taikant šią sistemą išduoti sertifikatai turi patvirtinti atitikimą 3 dalyje nurodytiems reikalavimams.

Priemonė apima reikalavimus, susijusius su:

a) subjekto sukurta priežiūros sistema;

b) subjektui išduoto sertifikato forma ir galiojimu;

c) institucijos arba institucijų, atsakingų už sertifikatų išdavimą ir užtikrinančių sertifikavimo sistemos veikimui būtiną kontrolę, akreditavimo arba pripažinimo kriterijais;

d) sertifikavimo sistemos taikymo data, įskaitant pereinamąjį vienerių metų laikotarpį egzistuojantiems už priežiūrą atsakingiems subjektams.

Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Remdamasi Agentūros rekomendacija Komisija per 2018 m. gruodžio 30 d. persvarsto šią priemonę, kad būtų įtraukos visos transporto priemonės ir, jei būtina, atnaujinta sertifikavimo sistema, taikoma prekiniams vagonams.

6. Pagal 5 dalį išduoti sertifikatai galioja visoje Bendrijoje.

7. Agentūra įvertina pagal 5 dalį įgyvendintą sertifikavimo procesą ir vėliausiai praėjus trims metams po atitinkamos priemonės įsigaliojimo pateikia ataskaitą Komisijai.

8. Valstybės narės gali nuspręsti įgyvendinti savo įsipareigojimus nustatyti už priežiūrą atsakingą subjektą ir jį sertifikuoti taikant alternatyvias priemones šiais atvejais:

a) transporto priemonės registruotos trečiojoje šalyje ir prižiūrimos pagal šios šalies įstatymus;

b) transporto priemonės naudojamos tinkluose arba linijose, kurių vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Bendrijos geležinkelių tinklo, ir jų atitikimas 3 dalyje nurodytiems reikalavimams yra užtikrintas sudarius tarptautinius susitarimus su trečiosiomis šalimis;

c) transporto priemonės nurodytos 2 straipsnio 2 dalyje ir karinės įrangos bei specialus transportas, kuriam prieš teikiant paslaugą reikalingas nacionalinės saugos institucijos ad hoc išduotas leidimas. Šiuo atveju nukrypimai leidžiami ne ilgesniam negu penkerių metų laikotarpiui.

Šios alternatyvios priemonės įgyvendinamos atitinkamai nacionalinei saugos institucijai nustačius išimties tvarką:

a) registruojant transporto priemones pagal Geležinkelių sąveikos direktyvos 33 straipsnį, jei tai susiję su už priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu;

▼M2

b) išduodant saugos sertifikatus ir suteikiant įgaliojimus geležinkelių įmonėms ir infrastruktūros valdytojams pagal šios direktyvos 10 ir 11 straipsnius, jei tai susiję su už priežiūrą atsakingo subjekto nustatymu arba sertifikavimu.

Šie nukrypimai nurodomi ir pagrindžiami metinėje šios direktyvos 18 straipsnyje nurodytoje kasmetinėje saugos ataskaitoje. Jei paaiškėja, kad Bendrijos geležinkelių sistemoje kyla nepateisinamas pavojus saugai, Agentūra nedelsdama informuoja apie tai Komisiją. Komisija užmezga ryšį su atitinkamomis šalimis ir, prireikus, pareikalauja, kad valstybė narė panaikintų sprendimą dėl nukrypimo.

▼B

15 straipsnis

Saugos sertifikatų suvienodinimas

1. Vadovaujantis 10 straipsnio 2 dalies b punktu ir IV priedu, iki 2009 m. balandžio 30 d. priimami sprendimai dėl bendrųjų suvienodintų reikalavimų, o laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos — sprendimai dėl dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, bendro formato.

2. Vadovaudamasi įpareigojimu, kuris priimamas laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos tvarkos, Agentūra rekomenduoja bendruosius suvienodintus reikalavimus ir bendrąjį dokumentų, paaiškinančių paraiškų teikimo tvarką, formatą.

IV SKYRIUS

SAUGOS INSTITUCIJA

16 straipsnis

Užduotys

1. Kiekviena valstybė narė įkuria saugos instituciją. Tokia institucija gali būti už transporto sritį atsakinga ministerija, kuri savo organizacine prasme, teisine struktūra bei sprendimų priėmimo būdu yra nepriklausoma nuo bet kurios geležinkelio įmonės, geležinkelių infrastruktūros valdytojo, pareiškėjo ar perkančiosios įmonės.

2. Saugos institucijai patikimos mažiausiai tokios užduotys:

▼M2

a) leidimų pradėti eksploatuoti geležinkelių transporto sistemą sudarančius struktūrinius posistemius pagal Geležinkelių sąveikos direktyvos 15 straipsnį, išdavimas ir patikrinimas, ar jų eksploatavimas ir priežiūra atitinka susijusius esminius reikalavimus;

_____

▼B

c) priežiūra, ar sąveikos elementai atitinka pagrindinius reikalavimus taip, kaip reikalaujama Direktyvos 96/48/EB 12 straipsnyje ir Direktyvos 2001/16/EB 12 straipsnyje;

d) leidimų pradėti eksploatuoti naujus ir iš esmės pakeistus riedmenis, kurių dar neapima TSS, išdavimas;

▼B

e) pagal 10 ir 11 straipsnius išduodamų saugos sertifikatų ir įgaliojimų saugos srityje išdavimas, atnaujinimas ir tiesiogiai susijusių dalių panaikinimas bei patikrinimas, ar yra laikomasi juose nustatytų sąlygų ir reikalavimų, ir ar geležinkelių infrastruktūros valdytojai bei geležinkelio įmonės veikia pagal Bendrijos ar nacionalinių teisės aktų reikalavimus;

f) saugos reguliavimo sistemos, įskaitant nacionalinių saugos taisyklių sistemą, stebėsena, rėmimas ir tam tikrais atvejais - privertimas ją vykdyti bei jos tobulinimas;

▼M2

g) priežiūra, ar transporto priemonės yra tinkamai įregistruotos nacionaliniame transporto priemonių registre ir ar jame saugoma su sauga susijusi informacija yra tiksli ir nepasenusi;

▼B

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytos užduotys negali būti perkeliamos ar sutartimi perduodamos kuriam nors geležinkelių infrastruktūros valdytojui, geležinkelio įmonei ar perkančiajai įmonei.

17 straipsnis

Sprendimų priėmimo principai

1. Savo užduotis saugos institucija atlieka atvirai, kitų nediskriminuodama ir skaidriai. Pirmiausia ji leidžia visoms šalims būti išklausytoms ir nurodo savo sprendimų priežastis.

Institucija nedelsdama reaguoja į prašymus ir paraiškas, nedelsdama nusiunčia savo prašymus dėl informacijos pateikimo ir visus savo sprendimus priima per keturis mėnesius po to, kai buvo pateikta visa prašoma informacija. Ji bet kada gali paprašyti infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ar kitų turinčių teisę įstaigų suteikti jai techninę pagalbą vykdant 16 straipsnyje nurodytas užduotis.

Nacionalinės kontrolės sistemos tobulinimo procese saugos institucija konsultuojasi su visais susijusiais ir suinteresuotais asmenimis, įskaitant geležinkelių infrastruktūros valdytojus, geležinkelio įmones, gamintojus ir techninės priežiūros paslaugų teikėjus, vartotojų ir personalo atstovus.

2. Saugos institucija netrukdoma atlieka visus patikrinimus ir tyrimus, kurių jai reikia savo užduotims vykdyti, jai suteikiama galimybė susipažinti su visais svarbiais dokumentais ir su geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių patalpomis, įranga ir aparatūra.

3. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad saugos institucijos priimtus sprendimus būtų galima peržiūrėti teisme.

4. Siekdamos suvienodinti sprendimų priėmimo kriterijus visoje Bendrijoje, saugos institucijos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi. Jų bendradarbiavimo tikslas — palengvinti ir suderinti geležinkelio įmonių, kurioms pagal Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnį buvo paskirtos tarptautinės traukinio linijos, saugos sertifikavimą.

Agentūra padeda saugos institucijoms vykdyti šias užduotis.

▼B

18 straipsnis

Metinė ataskaita

Saugos institucija kasmet skelbia savo veiklos praėjusiais metais metinę ataskaitą ir nusiunčia ją Agentūrai ne vėliau kaip iki rugsėjo 30 d. Ataskaitoje pateikiama informacija apie:

a) saugos geležinkeliuose tobulinimą, įskaitant valstybės narės lygmeniu konsoliduotus I priede nustatytus BSR;

b) svarbius teisės aktų ir reglamentų pakeitimus, susijusius su sauga geležinkeliuose;

c) saugos sertifikavimo ir įgaliojimų saugos srityje išdavimo tobulinimą;

d) geležinkelių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių priežiūros rezultatus ir su ja susijusią patirtį;

▼M2

e) pagal 14a straipsnio 8 dalį nustatytas išimtis.

▼B

V SKYRIUS

AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMAS

19 straipsnis

Įsipareigojimai ištirti

1. Valstybės narės užtikrina, kad visus katastrofų geležinkelių transporto sistemoje tyrimus, kurių tikslas — galimas saugos geležinkeliuose pagerinimas ir eismo įvykių prevencija, atliktų 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga.

2. Be katastrofų, 21 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga gali tirti tas avarijas ir riktus (įskaitant struktūrinių sistemų ar transeuropinės greitųjų arba paprastųjų geležinkelių transporto sistemos sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas.

Tyrimo įstaiga savo nuožiūra nusprendžia, ar imtis tokios avarijos ar rikto tyrimo. Savo sprendime ji atsižvelgia:

a) į avarijos ar rikto rimtumą;

b) į tai, ar jis yra avarijų ar riktų virtinės, tiesiogiai susijusios su visa sistema, dalis;

c) į jo poveikį saugai geležinkeliuose Bendrijos lygmeniu,

ir

d) į geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, saugos institucijų ar valstybių narių prašymus.

3. Tyrimo mastą ir tvarką, kurios turėtų būti laikomasi atliekant tokius eismo įvykių tyrimus, nustato tyrimo įstaiga, atsižvelgdama į 20 ir 22 straipsniuose nurodytus principus ir tikslus bei priklausomai nuo to, ko saugos gerinimo srityje tikimasi pasimokyti iš tokios avarijos ar rikto.

▼B

4. Tyrimas niekaip nėra susijęs su kaltininkų ar atsakomybės nustatymu.

20 straipsnis

Tyrimo statusas

1. Valstybės narės tyrimo teisinį statusą apibrėžia savo atitinkamos teisinės sistemos ribose, kas atsakingiems tyrėjams suteikia galimybę savo užduotį atlikti veiksmingiausiu būdu ir per trumpiausią laikotarpį.

2. Vadovaujantis valstybėse narėse galiojančiais teisės aktais ir tam tikrais atvejais bendradarbiaujant su institucija, atsakinga už teisminį tyrimą, tyrėjams kaip galima greičiau suteikiama:

a) galimybė susipažinti su avarijos arba rikto vieta, susijusias riedmenimis, susijusia geležinkelių infrastruktūra bei eismo kontrolės ir signalizacijos prietaisais;

b) teisė nedelsiant sudaryti daiktinių įrodymų sąrašą ir apžiūros ar analizės tikslais paimti nuolaužas, nuimti geležinkelių infrastruktūros prietaisus ar komponentus;

c) galimybė susipažinti ir naudotis su traukinyje esančiais įrašymo prietaisais bei aparatūra, skirta įrašyti pranešimus žodžiu ir registruoti signalizacijos ir eismo kontrolės sistemos veiklą;

d) galimybė susipažinti su aukų kūnų apžiūros rezultatais;

e) galimybė susipažinti su traukinio ir kito geležinkelių personalo, susijusio su avarija arba riktu, apklausos rezultatais;

f) galimybė apklausti į avariją arba riktą patekusį geležinkelio personalą ir kitus liudininkus;

g) galimybė susipažinti su bet kokia geležinkelių infrastruktūros valdytojo, susijusių geležinkelio įmonių ir saugos institucijos turima svarbia informacija ar įrašais.

3. Tyrimas vykdomas nepriklausomai nuo bet kokio teisminio tyrimo.

21 straipsnis

Tyrimo įstaiga

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad 19 straipsnyje nurodytų avarijų ir riktų tyrimus atliktų nuolat veikianti įstaiga, kurią sudaro bent vienas tyrėjas, avarijos arba rikto atveju galintis atlikti atsakingo tyrėjo funkcijas. Ši įstaiga organizacine, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo prasme yra nepriklausoma nuo bet kurio geležinkelių infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės, kaltintojo, mokesčių įstaigos ir notifikuotosios institucijos bei nuo bet kokios šalies, kurios interesai galėtų kirstis su tiriančiosios įstaigos uždaviniais. Be to, funkciškai ji yra nepriklausoma nuo saugos institucijos ir bet kurios geležinkelių kontrolės įstaigos.

2. Savo užduotis tyrimo įstaiga vykdo nepriklausomai nuo straipsnio 1 dalyje nurodytų organizacijų ir gali gauti pakankamai išteklių būti nepriklausoma. Jos tyrėjamas suteikiamas statusas, duodantis būtinas nepriklausomybės garantijas.

▼B

3. Valstybės narės numato nuostatą, kad geležinkelio įmonės, geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir tam tikrais atvejais saugos institucija būtų įpareigojama nedelsiant pranešti tyrimo įstaigai apie 19 straipsnyje nurodytas avarijas ir riktus. Tyrimo įstaiga yra pajėgi reaguoti į tokias ataskaitas ir imtis būtinų priemonių, kad tyrimas būtų pradėtas ne vėliau kaip per savaitę po to, kai buvo gauta avarijos arba rikto ataskaita.

4. Savo užduotis pagal šią direktyvą tyrimo įstaiga gali derinti su darbu, atliekamu tiriant kitus, nei avarijos ar riktai geležinkelyje, įvykius ir tiek, kiek tokie tyrimai nekelia grėsmės jų nepriklausomybei.

5. Jei būtina, tyrimo įstaiga gali paprašyti kitų valstybių narių tyrimo įstaigų ar agentūros pagelbėti kompetencija arba atlikti technines apžiūras, analizes ar vertinimus.

6. Valstybės narės gali patikėti tyrimo įstaigai užduotį atlikti kitų, nei nurodytieji 19 straipsnyje, avarijų ir riktų geležinkelyje tyrimą.

7. Siekdamos sukurti bendrus tyrimo metodus, nustatyti bendrus paskesnių saugos rekomendacijų principus bei suderinti juos su mokslo ir technikos pažangos raida, tyrimo įstaigos aktyviai keičiasi nuomonėmis ir patirtimi.

Agentūra padeda tyrimo įstaigoms atlikti šią užduotį.

22 straipsnis

Tyrimo tvarka

1. 19 straipsnyje nurodytą avariją arba riktą tiria valstybės narės, kurioje jis įvyko, tyrimo įstaiga. Jeigu neįmanoma nustatyti, kurioje valstybėje narėje jis įvyko arba jeigu jis įvyko dviejų valstybių narių pasienio įrenginyje arba netoli jo, atitinkamos įstaigos susitaria, kuri iš jų atliks tyrimą arba susitaria jį atlikti bendrai. Pirmuoju atveju kitai įstaigai leidžiama dalyvauti tyrime ir dalytis visais tyrimo rezultatais.

Kitos valstybės narės tyrimo įstaigos kviečiamos dalyvauti tyrime tada, kai tik toje valstybėje narėje įsteigta ir licencijuota geležinkelio įmonė yra susijusiu su avarija arba riktu.

Ši straipsnio dalis nekliudo valstybėms narėms susitarti, kad, esant kitoms aplinkybėms, atitinkamos įstaigos tyrimą turėtų atlikti veikdamos kartu.

2. Įstaiga, atsakinga už tyrimą, dėl kiekvienos avarijos arba rikto tyrimo parengia atitinkamas priemones, kurias sudaro tyrimui atlikti būtina eksploatacinė ir techninė kompetencija. Kompetencija gali būti gaunama įstaigoje ar už jos ribų, priklausomai nuo tiriamos avarijos arba rikto pobūdžio.

▼B

3. Tyrimas atliekamas kaip galima atviriau, taip, kad visos šalys galėtų būti išklausytos ir galėtų dalytis rezultatais. Atitinkamas geležinkelių infrastruktūros valdytojas ir susijusios geležinkelio įmonės, saugos institucija, aukos ir jų giminės, sugadinto turto savininkai, gamintojai, avarinės pagalbos tarnybos bei personalo ir vartotojų atstovai nuolat informuojami apie tyrimą ir jo eigą bei tiek, kiek praktiškai įmanoma, jiems suteikiama galimybė pateikti savo nuomones ir požiūrius į tyrimą bei leidžiama pateikti atsiliepimus apie ataskaitų projektuose esančią informaciją.

4. Avarijos vietos apžiūrą tyrimo įstaiga užbaigia per trumpiausią laikotarpį, siekdama, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėtų atstatyti infrastruktūrą ir kaip galima greičiau ją atidarytų vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti.

23 straipsnis

Ataskaitos

1. Apie 19 straipsnyje nurodytos avarijos arba rikto tyrimą turi būti parengiama ataskaita tokia forma, kuri atitiktų avarijos arba rikto rūšį ir rimtumą bei tyrimo išvadų aktualumą. Kaip nurodyta 19 straipsnio 1 dalyje, ataskaitose išdėstomi tyrimo tikslai, o tam tikrais atvejais — pateikiamos rekomendacijos saugos srityje.

2. Galutinę ataskaitą tyrimo įstaiga paviešina per įmanomą trumpiausią laikotarpį ir paprastai ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo įvykio datos. Ataskaitos struktūra yra kaip galima panašesnė į V priede nustatytą struktūrą. Ataskaita, įskaitant rekomendacijas saugos srityje, nusiunčiama 22 straipsnio 3 dalyje nurodytoms atitinkamoms šalims ir kitų valstybių narių įstaigoms ir suinteresuotoms šalims.

3. Kasmet ne vėliau kaip iki rugsėjo 30 d. tyrimo įstaiga paskelbia metinę ataskaitą apie praėjusiais metais atliktus tyrimus, saugos srityje išleistas rekomendacijas ir veiksmus, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis rekomendacijomis.

24 straipsnis

Agentūrai siunčiama informacija

1. Per savaitę po sprendimo pradėti tyrimą tyrimo įstaiga apie tai praneša Agentūrai. Pranešime nurodoma įvykio data, laikas ir vieta bei jo rūšis ir pasekmės, susijusios su mirties atvejais, sužalojimais ar materialine žala.

2. Tyrimo įstaiga nusiunčia Agentūrai 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos galutinės ataskaitos ir 23 straipsnio 3 dalyje nurodytos metinės ataskaitos kopiją.

25 straipsnis

Rekomendacijos saugos srityje

1. Tyrimo įstaigos išleistos rekomendacijos saugos srityje nėra pagrindas apkaltinti ar uždėti atsakomybę dėl įvykusios avarijos arba rikto.

▼B

2. Rekomendacijos yra skirtos saugos institucijai ir, kai to reikalauja rekomendacijos pobūdis, kitoms valstybės narės įstaigoms ar institucijoms arba kitoms valstybėms narėms. Valstybės narės ir jų saugos institucijos imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad į tyrimo įstaigų išleistas rekomendacijos būtų tinkamai atsižvelgta ir tam tikrais atvejais imtasi veiksmų.

3. Saugos institucija ir kitos institucijos ar įstaigos arba tam tikrais atvejais, kitos valstybės narės, kurioms rekomendacijos buvo skirtos, bent jau kasmet tyrimo įstaigai parengia atsakomąją ataskaitą apie priemones, kurių pagal rekomendacijas buvo imtasi ar yra planuojama imtis.

VI SKYRIUS

ĮGYVENDINIMO GALIOS

▼M2

26 straipsnis

Priedų patikslinimas

Priedai patikslinami atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, patvirtinama taikant 27 straipsnio 2a dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

▼B

27 straipsnis

Komiteto darbo tvarka

1. Komisijai padeda Direktyvos 96/48/EB 21 straipsniu įsteigtas Komitetas.

2. Kai daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

▼M2

2a. Darant nuorodą į šią dalį, Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalių ir 7 straipsnio nuostatos taikomos atsižvelgiant į to sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

▼B

3. Kai daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

▼M2

_____

▼B

28 straipsnis

Įgyvendinimo priemonės

1. Bet kokias priemones dėl šios direktyvos įgyvendinimo valstybės narės gali pateikti Komisijai. Atitinkami sprendimai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos.

▼B

2. Valstybės narės prašymu ar jos pačios iniciatyva Komisija ypatingais atvejais išnagrinėja nuostatų dėl saugos sertifikato ir įgaliojimų saugos srityje suteikimo taikymą ir vykdymą ir, laikydamasi 27 straipsnio 2 dalyje nustatytos tvarkos, per du mėnesius nuo tokio prašymo gavimo nusprendžia, ar susijusi priemonė gali būti toliau taikoma. Apie savo sprendimą Komisija praneša Europos Parlamentui, Tarybai ir valstybėms narėms.

VII SKYRIUS

BENDROSIOS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

▼M4

_____

_____

▼B

31 straipsnis

Ataskaita ir tolesni Bendrijos veiksmai

Iki 2007 m. balandžio 30 d. ir po to kas penkeri metai Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą.

Kai būtina, prie ataskaitos pridedami siūlymai dėl tolesnių Bendrijos veiksmų.

32 straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato nuobaudų, taikomų pažeidus nacionalines nuostatas, priimtas vadovaujantis šia direktyva, taisykles ir imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos, nediskriminuojančios ir atgrasančios.

Apie šias taisykles valstybės narės praneša Komisijai iki 33 straipsnyje nurodytos datos ir nedelsdamos praneša apie bet kokius vėlesnius jas paveikiančius pakeitimus.

33 straipsnis

Įgyvendinimas

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki 2006 m. balandžio 30 d., įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

▼B

34 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dieną.

35 straipsnis

Kam skirta

Šis direktyva skirta valstybėms narėms.

▼M5

I PRIEDAS

BENDRIEJI SAUGOS RODIKLIAI

3 straipsnio g dalyje nustatytos saugos institucijos kasmet teikia bendrųjų saugos rodiklių (BSR) ataskaitas.

Su 2 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nurodyta veikla susiję rodikliai (jei pateikiami) pateikiami atskirai.

Jeigu pateikus ataskaitą nustatoma naujų faktų arba klaidų, saugos institucija, atsiradus pirmai patogiai galimybei, bet ne vėliau kaip kitoje metinėje atskaitoje, papildo arba pataiso vienų konkrečių metų rodiklius.

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai pateikiami priedėlyje.

1. **Su avarijomis susiję rodikliai**

1.1. Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) didelių avarijų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijų rūšis:

— traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone,

— traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose,

— traukinio nuriedėjimas nuo bėgių,

— avarija geležinkelio pervažoje, įskaitant avarijas, per kurias nukenčia pervažoje esantys pėstieji, išsamiau išskaidant pagal penkis 6.2 punkte nustatytus geležinkelio pervažų tipus,

— dėl riedmenų judėjimo įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes ir bandymus nusižudyti,

— gaisras geležinkelio riedmenyse,

— kitos.

Kiekviena didelė avarija ataskaitoje nurodoma pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos padariniai yra sunkesni (pvz., gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių).

1.2. Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) sunkiai sužalotų arba žuvusių asmenų skaičius pagal avarijų rūšis, suskirstytas į šias kategorijas:

— keleiviai (taip pat santykinis keleivio nuvažiuotam kilometrui ir keleivinio traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis skaičius),

— darbuotojai arba rangovai,

— geležinkelio pervažos naudotojai,

— pažeidėjai,

— kiti perone esantys asmenys,

— kiti ne perone esantys asmenys.

▼M5

2. **Su pavojingais kroviniais susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

— avarija, į kurią pateko bent viena priedėlyje apibrėžta pavojingą krovinį vežanti geležinkelių transporto priemonė,

— tokių avarijų, per kurias pavojingo krovinio pateko į aplinką, skaičius.

3. **Su savižudybėmis susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) savižudybių ir bandymų nusižudyti skaičius.

4. **Su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijos grėsmės atvejų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijos grėsmių rūšis:

— lūžęs bėgis,

— bėgių kelio šoninis išlinkimas ir kitokia bėgių kelio nesutaptis,

— klaidingas signalizavimas,

— pravažiuotas pavojaus signalas važiuojant pro pavojingą vietą,

— pravažiuotas pavojaus signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą,

— sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas,

— sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis.

Turi būti pranešama apie kiekvieną avarijos grėsmės atvejį, dėl kurio įvyko arba neįvyko avarija. (Avarijos grėsmės atvejis, dėl kurio įvyko didelė avarija, taip pat nurodoma ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai; grėsmės atvejis, dėl kurio neįvyko didelė avarija, nurodomas tik ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai).

5. **Rodikliai avarijų ekonominiam poveikiui apskaičiuoti**

Bendras poveikis (eurais) ir santykinis (tenkantis traukinio nuvažiuotam kilometrui) poveikis:

— žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtos aukos vertės (VPC),

— aplinkai padarytos žalos vertė,

— riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,

— vėlavimų dėl avarijų vertė.

Saugos institucijos teikia didelių avarijų ekonominio poveikio ataskaitas.

VPC – vertė, kurią aukos išvengimui priskiria visuomenė, todėl avarijos šalys neturėtų ja remtis atlygindamos viena kitai žalą.

▼M5

6. **Rodikliai, susiję su infrastruktūros techninė sauga ir jos įgyvendinimu**

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia traukinių apsaugos sistemos (TPS), procentas ir naudojant riedmenyse įrengtas TPS traukinio nuvažiuotų kilometrų procentas, kai šios sistemos užtikrina šias funkcijas:

— įspėjimo,

— įspėjimo ir automatinio sustabdymo,

— įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės,

— įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (bendras, geležinkelio linijos kilometrui ir geležinkelio kelio kilometrui tenkantis) pagal šiuos penkis tipus:

a) pasyviosios geležinkelio pervažos,

b) aktyviosios geležinkelio pervažos:

i) rankinio valdymo,

ii) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema,

iii) automatinės su naudotojų apsaugos sistema,

iv) su bėgių apsauga.

▼M5

Priedėlis

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai

1. **Su avarijomis susiję rodikliai**

1.1. Didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent viena judanti geležinkelių transporto priemonė ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai arba ilgam buvo sustabdytas eismas, išskyrus avarijas dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose;

1.2. didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150 000 EUR arba didesnės vertės žala;

1.3. laikoma, kad „eismas sustabdytas ilgam“, jei traukinių eismas pagrindine geležinkelio linija sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau;

1.4. traukinys – tai vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiamas vienas ar daugiau geležinkelio riedmenų arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, arba vieninis lokomotyvas, t. y. lokomotyvas, netraukiantis jokio geležinkelio riedmens, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą;

1.5. traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito traukinio ar geležinkelių transporto priemonės dalimi arba su manevruojamaisiais riedmenimis;

1.6. traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose – traukinio dalies susidūrimas su objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus pervažose esančius objektus, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas), įskaitant orinės kontaktinės linijos kliudymą;

1.7. traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nurieda nuo bėgių;

1.8. avarija geležinkelio pervažoje – geležinkelio pervažoje įvykusi avarija, į kurią pateko bent viena geležinkelių transporto priemonė ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (pvz., pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti daiktai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo;

1.9. dėl riedmenų judėjimo įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės – avarija, per kurią vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkelių transporto priemonė arba prie jos pritvirtintas ar nuo jos atitrūkęs objektas, asmenys iškrenta iš geležinkelių transporto priemonės arba parkrenta arba būna partrenkti nepritvirtintų daiktų geležinkelių transporto priemonėje važiuojantys asmenys;

1.10. gaisras geležinkelio riedmenyse – gaisras arba sprogimas geležinkelių transporto priemonėje (taip pat kroviniuose), įvykę jai važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant;

▼M5

1.11. kita (avarija) – bet kuri kita avarija, išskyrus traukinio susidūrimą su geležinkelių transporto priemone, traukinio susidūrimą su kliūtimi gabarito ribose, traukinio nuriedėjimą nuo bėgių, avariją geležinkelio pervažoje, dėl riedmenų judėjimo įvykusią avariją, per kurią nukentėjo žmonės, ir gaisrą geležinkelio riedmenyse;

1.12. keleivis – bet kuris geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius; renkant statistinius avarijų duomenis, įskaičiuojami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar iš jo išlipti;

1.13. darbuotojas arba rangovas – asmuo, kurio profesinės pareigos susijusios su geležinkeliu ir kuris jas vykdo avarijos metu, įskaitant rangovų personalą, savisamdžius rangovus, traukinio brigados narius ir darbuotojus, kurių veikla susijusi su geležinkelio riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu;

1.14. geležinkelio pervažos naudotojas – asmuo, geležinkelio pervaža kertantis geležinkelio liniją bet kokia transporto priemone arba pėsčiomis;

1.15. pažeidėjas – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantis asmuo, išskyrus geležinkelio pervažos naudotojus;

1.16. kitas perone esantis asmuo – geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, pervažos naudotojo, kito ne perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;

1.17. kitas ne perone esantis asmuo – ne geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, pervažos naudotojo, kito perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;

1.18. žūtis (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes;

1.19. sunkus sužalojimas (sunkiai sužeistas asmuo) – per avariją sužeistas asmuo, paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

2. **Su pavojingais kroviniais susiję rodikliai**

2.1. Avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID ([1])/ADR 1.8.5 skirsnį;

2.2. pavojingas krovinys – medžiagos ir gaminiai, kuriuos pagal RID vežti draudžiama arba vežti leidžiama tik RID nustatytomis sąlygomis.

3. **Su savižudybėmis susiję rodikliai**

3.1. Savižudybė – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo miršta ir kurį registruoja ir atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė institucija;

3.2. bandymas nusižudyti – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo sunkiai susižaloja.

([1]) Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (angl. *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*, RID), patvirtintos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

▼M5

4. **Su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai**

4.1. Lūžęs bėgis – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys;

4.2. bėgių kelio šoninis išlinkimas ar kita bėgių kelio nesutaptis – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant apriboti leidžiamą greitį;

4.3. klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba riedmens) signalizacijos sistemos techninis sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija;

4.4. pravažiuotas pavojaus signalas važiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus ir pervažiuoja pavojingos vietos ribą;

4.5. pravažiuotas pavojaus signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus, bet nepervažiuoja pavojingos vietos ribos;

4.4 ir 4.5 punktuose nurodytas nesankcionuotas judėjimas reiškia, kad:

— pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo arba semaforo pavojaus signalas arba nepaisoma įsakymo sustoti, kai traukinio apsaugos sistema (TPS) neveikia,

— nesilaikoma saugos užtikrinimo atstumo, numatyto TPS sistemoje,

— pravažiuojama vieta, nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,

— pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nepaisant rankomis duodamų signalų.

Į atvejus, kai pavojaus signalą pravažiuoja transporto priemonė be prikabinto traukos riedmens arba nevaldomas traukinys, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neįsižiebė pavojaus signalas, kad vairuotojas galėtų sustabdyti traukinį nepravažiuodamas signalo, neatsižvelgiama.

Saugos institucijos duomenis pagal kiekvieną iš keturių nesankcionuoto judėjimo rodiklių, išvardytų šio punkto įtraukose, gali pateikti atskirai ir pateikia bent vieną suvestinį rodiklį, apimantį duomenis pagal visus keturis rodiklius.

4.6. Sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas – rato lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus;

4.7. sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis – ašies lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

▼M5

5. **Bendri avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodai**

5.1. Išvengtos aukos vertę (VPC) sudaro:

(1) Pati saugos vertė: „noro mokėti“ (WTP, angl. *Willingness to Pay*) vertės, apskaičiuotos remiantis nurodytosios pirmenybės tyrimais, atliktais valstybėje narėje, kuriai jos taikomos.

(2) Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:

— medicinos ir reabilitacijos išlaidos,

— teismo išlaidos, su policijos darbu, privačiais nelaimingų atsitikimų tyrimais, greitosios pagalbos teikimu susijusios išlaidos, administracinės draudimo išlaidos,

— gamybos nuostoliai: prekių, kurias galėjo pagaminti į avariją patekęs asmuo, jei avarija nebūtų įvykusi, ir paslaugų, kurias jis galėjo suteikti, vertė visuomenei.

Apskaičiuojant dėl aukų patiriamas išlaidas, mirties atvejai ir sunkūs sužalojimai vertinami atskirai (mirties atvejo ir sunkaus sužalojimo VPC skiriasi).

5.2. Bendrieji pačios saugos vertės ir tiesioginių bei netiesioginių ekonominių išlaidų skaičiavimo principai

Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimi įverčiai yra tinkami, atsižvelgiama į šiuos veiksnius:

— įverčiai turi būti susiję su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįsti „noru mokėti“ (WTP) pagal nurodytosios pirmenybės metodus,

— vertės apskaičiuojamos pagal respondentų ėminį, kuris yra atitinkamo gyventojų skaičiaus reprezentatyvusis ėminys. Visų pirma ėminys turi atspindėti pasiskirstymą pagal amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines arba demografines tiriamo gyventojų skaičiaus charakteristikas,

— WTP verčių nustatymo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.

Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.

5.3. Apibrėžtys

5.3.1. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti;

5.3.2. riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip riedmenų ir infrastruktūros, kurie buvo nepataisomai sugadinti, funkcionalumas ir techniniai parametrai, įsigijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei prieš avariją atkurti išlaidos, kurias, remdamosi savo patirtimi, nustato geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat su geležinkelio riedmenų nuoma susijusios išlaidos dėl negalėjimo naudotis sugadintomis transporto priemonėmis;

▼M5

5.3.3. vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelių transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), piniginė vertė, apskaičiuojama pagal šį modelį:

VT = kelionės laiko sutrumpinimo piniginė vertė

Traukinio keleivio laiko (valandos) vertė

VT_P = [darbo reikalais važiuojančių keleivių VT] * [darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis + [ne darbo reikalais važiuojančių keleivių VT] * [ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis]

VT_P matuojamas eurais keleiviui vienai valandai.

darbo reikalais važiuojantis keleivis – keleivis, kurio kelionė yra susijusi su jo profesine veikla, išskyrus kelionę į darbą ir iš darbo.

Prekinio traukinio laiko (valandos) vertė

VT_F = [prekinių traukinių VT] * [(tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)]

VT_F matuojamas eurais krovinio tonai vienai valandai.

Prekių kiekio, pervežamo vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = (tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)

CM = traukinio 1 minutės vėlavimo vertė

Keleivinis traukinys

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)]$

Keleivių, pervežamų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = (keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)

Prekinis traukinys

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Koeficientų K1 ir K2 vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas.

Vėlavimų dėl avarijų vertė = CM_P * (keleivinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis) + CM_F * (prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis)

Modelio apimtis

Vėlavimų dėl didelių avarijų vertė skaičiuojama taip:

— galinėje stotyje išmatuoti faktiniai vėlavimai geležinkelio linijose, kuriose įvyko avarijos;

— faktiniai vėlavimai arba, jei jų negalima nustatyti, apskaičiuoti vėlavimai kitose paveiktose geležinkelio linijose.

▼M5

6. **Rodikliai, susiję su infrastruktūros techninė sauga ir jos įgyvendinimu**

6.1. Traukinio apsaugos sistema (TPS) – sistema, kuri padeda užtikrinti, kad būtų paisoma signalų ir laikomasi greičio apribojimų;

6.2. riedmenyse įrengtos sistemos – sistemos, kurios padeda mašinistui stebėti geležinkelio linijos ir mašinisto kabinos signalizacijos signalus ir taip užtikrina, kad būtų apsaugotos pavojingos vietos ir laikomasi greičio apribojimų. Riedmenyse įrengtos TPS apibūdinamos taip:

a) įspėjimo, automatiškai įspėjančios mašinistą;

b) įspėjimo ir automatinio sustabdymo, automatiškai įspėjančios mašinistą ir automatiškai sustabdančios traukinį, jei pravažiuojamas draudžiamasis signalas;

c) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą; „diskrečioji greičio kontrolė“ reiškia, kad greitis kontroliuojamas tam tikrose vietose (kuriose įrengti ribinio greičio viršijimo jutikliai) artėjant prie signalo;

d) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą ir nuolatinę kontrolę pagal geležinkelio linijos greičio apribojimus; „nuolatinė greičio kontrolė“ reiškia, kad nuolat rodomas didžiausias kiekviename linijos ruože leidžiamas greitis ir užtikrinama, kad jis nebūtų viršijamas.

D tipo sistema laikoma automatinės traukinių apsaugos (ATP) sistema;

6.3. geležinkelio pervaža – infrastruktūros valdytojo registruota kelio ar perėjos ir geležinkelio susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešieji ir privatūs naudotojai. Prie geležinkelio pervažų nepriskiriamos perėjos tarp stoties peronų ir tik darbuotojams skirtos bėgių kelių perėjos;

6.4. kelias – geležinkelio avarijų statistikos tikslais – viešasis arba privatus kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant greta įrengtus pėsčiųjų takus ir dviračių juostas;

6.5. perėja – viešoji arba privati trasa, išskyrus kelią, skirta žmonėms arba gyvūnams eiti, arba transporto priemonėms ar technikai važiuoti;

6.6. pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje nėra jokios įspėjimo ar apsaugos sistemos, įjungiamos, kai pervažą kirsti nesaugu;

6.7. aktyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba įspėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai kirsti pervažą yra nesaugu.

— Apsauga užtikrinama naudojant fizinius įtaisus, pvz.:

— pusės kelio arba viso kelio užtvarus,

— vartus.

▼M5

— Įspėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:

— regimuosius įtaisus: šviesoforus,

— girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į šias kategorijas:

a) rankinio valdymo – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų apsaugos arba įspėjimo įtaisus rankiniu būdu įjungia geležinkelio darbuotojas;

b) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų įspėjimo signalą įjungia artėjantis traukinys;

c) automatinės su naudotojų apsaugos sistema – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų apsaugos įtaisus įjungia artėjantis traukinys. Prie jų priskiriamos ir geležinkelio pervažos kuriose įrengtos abi – naudotojų apsaugos ir įspėjimo – sistemos;

d) bėgių apsauga – geležinkelio pervaža, per kurią signalas arba kitokia traukinių apsaugos sistema leidžia traukiniui važiuoti tik tada, kai geležinkelio pervažos naudotojai yra visiškai apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių.

7. **Matavimo vienetų apibrėžtys**

7.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas faktiškai nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju naudojamas tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos. Atsižvelgiama tik į ataskaitą teikiančios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

7.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. Atsižvelgiama tik į ataskaitą teikiančios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

7.3. Geležinkelio linijų ilgis kilometrais – valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelio linija yra daugiakelė, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos.

7.4. Bėgių kelių ilgis kilometrais – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant skaičiuojamas kiekvienas daugiakelės geležinkelio linijos bėgių kelias.

▼B

II PRIEDAS

PRANEŠIMAS APIE NACIONALINĖS SAUGOS TAISYKLES

Nacionalinės saugos taisyklės, apie kurias pranešama Komisijai laikantis 8 straipsnyje nustatytos tvarkos, apima:

1. esamas nacionalinių saugos tikslų ir saugos būdų taisykles;

2. saugos valdymo sistemų reikalavimų ir geležinkelio įmonių saugos sertifikavimo taisykles;

▼M2

_____

▼B

4. bendrąsias geležinkelių tinklo, kurio dar nėra TSS, valdymo taisykles, įskaitant signalizacijos ir eismo valdymo sistemos taisykles;

5. taisykles, nustatančias papildomų vidaus tvarkos taisyklių (įmonių taisyklių), kurias turi sudaryti geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės, reikalavimus;

6. taisykles, nustatančias reikalavimus personalui, vykdančiam svarbias saugos užduotis, įskaitant atrankos kriterijus, sveikatos tinkamumą ir profesinį mokymą bei sertifikavimą tiek, kiek viso to dar nėra TSS;

7. avarijų ir riktų tyrimo taisykles.

▼B

III PRIEDAS

SAUGOS VALDYMO SISTEMOS

1. *Saugos valdymo sistemos reikalavimai*

Visos svarbios saugos valdymo sistemos dalys turi būti dokumentuotos, pirmiausia nurodant atsakomybės paskirstymą geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės viduje. Sistemoje parodoma, kaip užtikrinama valdymo kontrolė įvairiuose lygiuose, kaip yra įtraukiamas visų lygių personalas ir jų atstovai ir kaip yra užtikrinamas nuolatinis saugos valdymo sistemos tobulinimas.

2. *Pagrindiniai saugos valdymo sistemos elementai*

Pagrindiniai saugos valdymo sistemos elementai yra šie:

a) aukščiausio organizacijos vadovo patvirtinta saugos politika, su kuria supažindinami visi darbuotojai;

b) organizacijos kiekybiniai ir kokybiniai tikslai saugos valdymo ir stiprinimo srityje bei šių tikslų pasiekimo planai ir tvarka;

c) tvarka, skirta tam, kad būtų laikomasi dabartinių, naujų ir pakeistų techninių ir eksploatavimo standartų ar kitų norminių sąlygų kaip nustatyta:

— TSS,

arba

— 8 straipsnyje ir II priede nurodytose nacionalinėse saugos taisyklėse,

arba

— kitose svarbiose taisyklėse,

arba

— institucijų sprendimuose

bei tvarkos, siekiant garantuoti, kad laikomasi standartų ir kitų norminių sąlygų per visą įrangos ir eksploatavimo laiką;

d) tvarka ir būdai, skirti įvertinti pavojų ir įgyvendinti pavojaus kontrolės priemones, kai tik pakitusios eksploatavimo sąlygos arba naujos medžiagos sukelia naują pavojų infrastruktūrai arba eksploatavimui;

e) personalo mokymo programų ir sistemų teikimas, siekiant užtikrinti, kad personalo kompetencija ir užduočių atlikimas būtų atitinkamai valdomas;

f) priemonės, skirtos tam, kad organizacijoje ir tam tikrais atvejais — tarp toje pačioje infrastruktūroje veikiančių organizacijų — būtų pateikiama pakankamai informacijos;

g) tvarka ir formatas, skirtas apibūdinti, kaip yra dokumentuojama informacija saugos srityje ir tvarkos, nustatančios esminės saugos informacijos kontrolę, paskyrimas;

▼B

h) tvarka, skirta užtikrinti, kad būtų pranešama apie avarijas, riktus, vos neįvykusius ir kitus pavojingus įvykius, kad jie būtų ištiriami, išanalizuojami ir kad būtų imamasi būtinų prevencinių priemonių;

i) su atitinkamomis valdžios institucijomis suderintų veiksmų planų ir pavojaus signalų bei informacijos pateikimas avariniais atvejais;

j) nuostatos dėl periodinio vidinio saugos valdymo sistemos audito.

▼B

IV PRIEDAS

PAREIŠKIMAI DĖL KONKREČIOS TINKLO DALIES SAUGOS SERTIFIKATO

Kad saugos institucija galėtų išduoti saugos sertifikatą, skirtą konkrečiai tinklo daliai, pateikiami šie dokumentai:

— dokumentai iš geležinkelio įmonės apie TSS ar TSS dalis ir tam tikrais atvejais — apie nacionalines saugos taisykles bei kitas jų veiklai taikomas taisykles, jų personalą ir jų riedmenis bei kaip saugos sistema užtikrina, kad būtų jų laikomasi,

— dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairias pagal darbo sutartį ar veiklos sutartis dirbančio personalo kategorijas, įskaitant įrodymą, kad personalas atitinka TSS reikalavimus arba nacionalines taisykles ir buvo tinkamai sertifikuotas,

▼C2

— dokumentai iš geležinkelio įmonės apie įvairius eksploatuojamus riedmenų tipus, įskaitant įrodymą, kad jie atitinka TSS arba nacionalinių taisyklių reikalavimus ir buvo tinkamai sertifikuoti.

▼B

Siekiant išvengti dvigubo darbo ir sumažinti informacijos kiekį, apie elementus, kurie atitinka TSS ir kitus Direktyvos 96/48/EB bei Direktyvos 2001/16/EB reikalavimus turėtų būti pateikiama tik informacijos santrauka.

▼B

V PRIEDAS

AVARIJŲ IR RIKTŲ TYRIMO ATASKAITOS PRINCIPINIS TURINYS

1. *Santrauka*

Santrauka apima trumpą įvykio apibūdinimą, kada ir kur jis įvyko ir kokios yra jo pasekmės. Santraukoje nurodomos tiesioginės priežastys, prisidėję veiksniai bei tyrimo metu nustatytos paslėptos priežastys. Pacituojamos pagrindinės rekomendacijos, o informacija pateikiama tiems, kam ji skirta.

2. *Tiesioginiai faktai apie įvykį*

1. Įvykis:

— įvykio data, tikslus laikas ir vieta,

— įvykių ir avarijos vietos apibūdinimas, įskaitant gelbėjimo ir avarinių paslaugų tarnybų pastangas,

— sprendimas pradėti tyrimą, tyrėjų komandos sudarymas bei tyrimo vykdymas.

2. Įvykio fonas:

— į įvykį patekęs personalas bei kitos įvykio šalys ir liudininkai,

— traukiniai ir jų sudėtis, įskaitant ir į įvykį patekusių riedmenų vienetų registracijos numerius,

— infrastruktūros ir signalizacijos sistemos apibūdinimas: bėgių rūšys, iešmai, blokavimai, signalai, traukinių apsauga,

— ryšio priemonės,

— įvykio vietoje ar netoli jos atlikti darbai,

— geležinkelio avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys ir įvykių virtinė,

— viešosios gelbėjimo tarnybos avarinių situacijų veiksmų plano paleidimo priežastys, policijos, medicinos pagalba ir įvykių seka.

3. Mirties atvejai, sužalojimai ir materialinė žala:

— keleiviai ir trečiosios šalys, personalas, įskaitant sutarties šalis,

— kroviniai, bagažas ir kitas turtas,

— riedmenys, infrastruktūra ir aplinka.

4. Išorinės aplinkybės:

— oro sąlygos ir geografinės nuorodos.

3. *Tyrimo faktų aprašymas ir apklausos*

1. Parodymų santrauka (taikoma asmens tapatybės apsauga):

▼B

— geležinkelio personalas, įskaitant sutarties šalis,

— kiti liudininkai.

2. Saugos valdymo sistema:

— organizacinė sistema bei įsakymų davimo ir vykdymo tvarka,

— reikalavimai personalui ir kaip jie vykdomi,

— vidinių patikrinimų ir auditų tvarka ir jų rezultatai,

— įvairių infrastruktūroje veikiančių subjektų sąveika.

3. Taisyklės ir reglamentai

— atitinkamos Bendrijos ir nacionalinės taisyklės bei reglamentai,

— kitos taisyklės, pavyzdžiui, valdymo taisyklės, vietinės instrukcijos, reikalavimai personalui, eksploatavimo normos bei taikomi standartai.

4. Riedmenų ir techninės aparatūros funkcionavimas:

— signalizacijos ir kontrolės komandų sistema, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,

— infrastruktūra,

— ryšio įranga,

— riedmenys, įskaitant įrašus iš automatinių duomenų įrašymo prietaisų,

5. Eksploatavimo sistemos dokumentacija:

— priemonės, kurių ėmėsi personalas eismui kontroliuoti ir signalams siųsti,

— pasikeitimas žodinėmis žinutėmis, susijusiomis su įvykiu, įskaitant dokumentuotus įrašus,

— priemonės, kurių buvo imtasi apsaugoti ir išlaikyti saugią įvykio vietą.

6. Žmogaus, mašinos ir organizacijos sąveika:

— darbo režimas, taikomas į įvykį patekusiam personalui,

— sveikatos ir asmeninio pobūdžio aplinkybės (įskaitant fizinio ar psichologinio streso buvimą), turėjusios įtakos įvykiui

— įrangos dizainas, darantis įtaką žmogaus ir mašinos sąveikai.

7. Anksčiau buvę panašaus pobūdžio įvykiai.

▼B

4. *Analizė ir išvados*

1. Galutinė ataskaita apie įvykių seką:

— išvadų dėl įvykio, grindžiamo faktais, nustatytais pagal 3 antraštinį punktą, nustatymas.

2. Svarstymas:

— faktų, nustatytų pagal 3 antraštinį punktą, analizė, siekiant padaryti išvadas apie įvykio priežastis ir apie gelbėjimo tarnybų veiklą.

3. Išvados:

— tiesioginės ir betarpiškos įvykio priežastys, įskaitant padėjusius veiksnius, susijusius su veiksmais, kurių ėmėsi dalyvavę asmenys, arba riedmenų ar techninės aparatūros būklė,

— paslėptos priežastys, susijusios su įgūdžiais, tvarkomis ir eksploatavimu,

— pagrindinės priežastys, susijusios su reguliavimo sistemos sąlygomis ir saugos valdymo sistemos taikymu.

4. Papildomos pastabos:

— nepakankamumas ar trūkumai, nustatyti tyrimo metu, tačiau neturintys tiesioginio ryšio su išvadomis apie įvykio priežastis.

5. *Priemonės, kurių buvo imtasi*

— priemonių, kurių jau buvo imtasi ar kurios buvo patvirtintos kaip įvykio pasekmė, įregistravimas.

6. *Rekomendacijos*